SINAIS DO TRÂNSITO

Manuel João Ramos

Textos publicados no semanário O Independente, em 1998-99 e coligidos posteriormente no livro *Sinais do Trânsito*, publicado pela Assírio & Alvim, em 2000

PREFÁCIO

Os eventuais lucros das vendas hipotéticas destes *Sinais do Trânsito* serão directamente depositados na conta da obscura *Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados*, que ajudei a fundar em 1999. Deste modo, o leitor que o comprou enganado pelo seu título não encontrará argumentos para me acusar de ter querido tirar vantagem fiduciária da publicação deste volume de curtos e heteróclitos ensaios, compilados sem intenções de coesão literária. Este livro não é um manual para passar o exame de condução, mas o livro de quem flagela a escrita por que não sabe que mais fazer para tentar parar a guerra criminosa que sangra as estradas e ruas deste país – de uma "guerra civil" que assinala uma desesperante miséria ética e cultural.

Os textos aqui incluídos versam portanto sobre questões de "trânsito", numa irregular sequência cronológica. Numa primeira parte, são congregadas reflexões várias sobre o trágico namoro nacional com o pedal do acelerador rodoviário, tal como se exprime nas gloriosas novas rodovias de um Portugal fingidamente "europeízado". Numa segunda parte, os ensaios evocam os efeitos desvastadores que uma descontrolada invasão automóvel causou na minha cidade natal, evidenciando um sistemático desamor colectivo pelo chão de calçada e pela dignidade da cidadania.

Este é um livro que dedico a um pequeno grupo de pessoas para quem o associativismo militante é talvez uma repugnância epidérmica mas que, ainda assim, quis e quer mostrar que para exercer direitos e deveres de cidadania, e para se ser cidadão de pleno direito, não é necessário ter automóvel mas sim aceitar auto-responsabilizar-se – auto-mobilizar-se. Pobre oferta esta, feita de fiapos de ideias, de argumentos inconclusivos e de imagens incoerentes. São, na sua maioria, pedaços de prosa ensaística escrita nas páginas do semanário *O Independente*, a cuja direcção agradeço devidamente a autorização de publicação. São textos que evidenciam o problema grande que eu tenho com este país.

"Quem está mal, muda-se!", diria um idiota. Perante o diagnóstico negro da incivilidade nacional que me tira o sono nocturno, pensei por um momento, uma vez: "E é que me mudo mesmo!". Mas, idiota, achei que seria melhor mudar o ditado: "Quem está mal, muda!", e fiquei por cá, à procura de moinhos de vento com uma lanterna acesa durante o dia.

Nasci egoísta e egoísta hei-de morrer, sem qualquer estima por auto-designados altruístas que de socio-biologia sabem nada. Mas tenho aprendido a reconhecer amizade quando vejo uma. Por isso, a todos aqueles e a todas aquelas que me têm ajudado a sobreviver, deixo aqui o meu agradecimento.

ADORA A ESTRADA...

Textos publicados no semanário O Independente, em 1998-99 e coligidos posteriormente no livro *Sinais do Trânsito*, publicado pela Assírio & Alvim, Lisboa. 2000

O ADEUS DO COMETA JOANA

"Todos nós" [Quem? Quantos? Todos? Dois?] estamos familiarizados com o corolário preverso do doutrinário católico da expiação da culpa: o hábito centenário da auto-desculpabilização. O pavor da assunção de um estado pecaminoso de culpa, resulta, em meio católico, num mecanismo psicológico e social de des-responsabilização auto-complacente, seja individual ou colectiva. Tradicional, cultural, transmitida de geração em geração da pior maneira (pela "educação"), a auto-desculpabilização é um mecanismo de defesa social que, nas últimas duas semanas, tem preversamente causado em mim um excesso indesejado de auto-responsabilização.

Na sexta-feira, 28 de Agosto, às 20.30, perto do km 154 da "descida da morte" no IP5, eu regressava de um passeio pastoral com a minha mulher, a minha filha, uma amiga e um amigo. O meu automóvel foi subitamente abalroado por trás por um camião semi-reboque TIR que descia a altíssima velocidade na faixa da esquerda. Após galgar o separador de cimento central, o carro capotou em parafuso, chocou com o rail da faixa contrária e, trezentos metros mais abaixo, incendiou-se para explodir minutos depois. Entretanto, o camião desfez vinte metros de separador de cimento e, desgovernado e sem rodas, desceu connosco pela via contrária até se imobilizar vinte metros abaixo de nós. O condutor do TIR, presumivelmente cansado, ansioso por chegar ao seu destino antes do fim da semana, tinha decidido ultrapassar um camião que descia lentamente numa curva fechada, mas não esperava ver o meu carro à sua frente, a concluir também a ultrapassagem, mas apenas à velocidade exigida pela sinalização.

O horrível acidente desfigurou a minha mulher, e causou-lhe um traumatismo craneano e fracturas da clavícula. Foi retirada inconsciente do interior do carro a arder. A minha amiga saiu com os braços e o cabelo a arder. O meu amigo, cheio de contusões internas, caiu num estado de choque pós-traumático minutos depois. Eu despertei no pavimento com a cara numa bola de sangue e a carne do braço esquerdo rasgada. Pelo olho que ficou ileso, entrevi o corpo inanimado, contorcido e ensanguentado da minha filha à minha frente. Corri para ela, gritei: "Joana! Joana!", endireitei-lhe a cabeça e, encostando a minha boca à dela, soprei para lhe encher os pulmões. Ouvi um gorgorejar de sangue e senti o ar escapar-se pela boca. Continuei a fazer respiração boca-a-boca, a tentar instilar vida no seu corpo inerte e a receber de volta o mesmo sopro angustiante– como o de um balão que se esvazia. Senti o meu sangue a correr sobre ela e a misturar-se com o seu. Finalmente, agarrei o corpo sem vida nos meus braços e vi alguns vultos que fugiam à minha aproximação (fugiam de uma massa informe de sangue e carne que brilhava, reflectindo a luz do incêndio). Gritei pateticamente: "Salvem a minha filha" e continuei a tentar reanimá-la inutilmente…

Desde então, o fantasma memorial da Joana tolhe-me sem cessar, e faz-me perder num mundo que já não reconheço. E, desde então, em patética auto-flagelação, percorro mentalmente o corpo social nacional em busca do responsável pela situação de total perda em que eu e a Joana nos encontramos: a situação incongruente de um pai que enterrou a própria filha - de um pai que tem para dar à sua filha uma vida que ela já não pode receber.

O camionista (que talvez esteja hoje a conduzir um novo camião) seria aparentemente o mais directo responsável, caso quizesse expiar a culpa da morte horrível da minha filha. Mas outros potenciais responsáveis se escondem no silêncio que o anonimato e a impunidade lhes permitem. Será que a Transportadora, em situação de pré-falência, assumiria responsabilidade pela pobre condição do camião e do condutor? E os seus credores? E o engenheiro mediocre que, num qualquer gabinete técnico desenhou curvas fechadas numa via rápida com uma inclinação média de nove graus? E o técnico que se propôs introduzir os recentes e mortais separadores centrais de cimento? E o ministro que se propôs poupar contos e destruir vidas, eliminando a hipótese de construção de um túnel na zona da Guarda, em detrimento de uma

via rápida de montanha? E o ministro que adia hoje a alteração do traçado da mesma estrada? E o lobby autárquico da Guarda, que temeu que a cidade ficasse isolada do IP5 e forçou também o trajecto presente? E o amorfo inconsciente colectivo? A alguém pesa a morte da Joana e das outras centenas de vítimas mortais do IP5?

São muitos e estão silenciosos os responsáveis pela morte da Joana, pela minha miséria e pela da minha mulher. Não esperaria de nenhum deles auto-responsabilização, expiação de culpa, ou sequer um cartão de condolências. Já que eu fui, afinal, responsável pela vida da minha filha, não sei fazer agora outra coisa senão responsabilizar-me a mim próprio pela sua morte – aceitando expiar, como um bode israelita – a culpa de todos aqueles que não se dão por culpados. É o único papel congruente com o cenário absurdo e negro em que me encontro.

DOS CLICHÉS

Escrevi anteriormente sobre culpa e des-responsabilização, a propósito da morte da minha filha num desastre que sofri recentemente no IP5. E lembrei então que tinha constatado que não chegaram à minha caixa de correio as (in)devidas condolências das partes envolvidas na tragédia (isto é, que não as esperava). Possivelmente, a razão para tal ausência é que, para efeitos de anestesia colectiva, se classifica habitualmente como "acidente" (isto é, como acaso ou ocorrência) o que quem o sofre apreende como "desastre" (ou seja, um sinistro, uma desgraça – e neste caso, uma tragédia). Questão de palavras, talvez. Um acidente é obra do acaso e do destino, não tem responsáveis humanos. Acontece por causa de pombas, de filhos de virgens-mães e de pais celestialmente barbudos, e de um tipo mal encarado e com cornos de enxofre; ou acontece porque sim, porque é inexplicável e poderia calhar a qualquer um de vós. O desastrado camionista TIR, com medo de perder o emprego ou de olhar os próprios filhos de frente, não aceita que matou. A empresa de transportes (o patronato) remete juridica e judiciosamente o assunto para a companhia seguradora e contabiliza as perdas materiais como custos correntes no balanço anual. Etecetera. Seja.
Esta semana, por mero acidente (terá sido por graça?), João Cravinho, o ministro da tutela dos IP5, viajava para o Porto no mesmo comboio e carruagem em que eu me fazia transportar, a caminho do Hospital Universitário de Coimbra. Ele, frenético e fleimão, de telemóvel em punho, tomava decisões com a ponta da língua; e eu, de cara à banda por causa das soturas, hematomas e retinas descoladas, cogitava sobre os acidentes. Por fim, falou alto a obrigação de não estar reverentemente calado: momentos antes da paragem em Coimbra-B, interpelei-o, e militei sem paixão a favor do encerramento imediato do IP5. Apresentou-me logo as suas condolências (que o humanizaram, reconheço - ou finjo que) e, antes que pudesse responder politicamente, agradeci apressadamente e saltei para fora do comboio que voltava a partir, rumo ao norte.
As condolências, todos sabemos (Todos? Quantos? Dois?), são *clichés*. São palavras de ocasião, para quando "não há palavras". Assim como são *clichés* as palavras de reconforto e consolação, de partilha sincera ou circunstancial da dor, que os amigos e conhecidos, em simpático e tolo fluxo, verbalizam. São desesperadas tentativas de contacto e identificação com quem, de repente, está e se sente muito longe das ilusões que alicerçam a "realidade" das vivências normais. É comum obrigação ritual recorrermos a condensações discursivas onde adivinhamos um sentido pela simples razão que foram já expressas em anteriores ocasiões supostamente equivalentes.
"Estou contigo"; "Tens de ter coragem agora para enfrentar esta desgraça"; "Há que tentar continuar, tentar esquecer a dor"; "A sua filha é uma nova estrelinha que surgiu no céu"… Os *clichés* são prato forte de um culto dos vivos que não sabem o que fazer a cada nova morte, são expressões da vontade de recomposição do corpo social, e de re-legitimação dos seus direitos sobre quem se encontra em risco de lhe escapar. Ouve-se e agradece-se, porque parece reconfortar.
Gostaria ainda de dizer algo mais sobre o *cliché*. O *cliché*, palavrinha de origem francesa (não muito antiga, parece), é, literalmente - mas será que existe tal coisa? -, o que em inglês se designa por *snap*. Um *cliché* fotográfico serve "para mais tarde recordar". E, como o *cliché* verbal, é uma banalização imagética, onde podemos fingir procurar um sentido por evocação memorial. Mas o *cliché* fotográfico, muito usado no culto ocidental dos mortos, parece ter como longínquo ascendente o retrato, ou seja, a pintura sobre pano obedecendo ainda provavelmente a convenções estilísticas gregas e romanas. Eu não me admiraria nada se alguém me quizesse informar que entre o *cliché* de uma menina morta aos cinco anos e o santo sudário pode haver uma continuidade ideológica e semântica. Aceitaria até benignamente que tanto o negativo que é a marca do suor de Cristo no Calvário (*vero icon* =

Verónica) como o negativo em sulfato de prata impressionado através da regulação da luz e velocidade numa lente, são pensados como portas de acesso fácil ao invisível e ao imaterial. Mas tais facilidades arrepiam-me, porque a memória indizível da minha filha me merece mais que reduções bidimensionais instantâneas – os *clichés* que são pastilhas que tomamos para acesso rápido à normalização neuronal e social. Desconfiando como desconfio dos *clichés* fotográficos, não quereria, mesmo assim, deixar de reproduzir abaixo um que mandei revelar esta semana: aquele que fiz quando reencontrei na Av. Cinco de Outubro (em Lisboa) o Renault 4 que tive há dez anos e junto do qual posaram a minha filha e o meu cão (morto uma semana antes dela).

A GUERRA A 100 À HORA

Sempre pensei que quem compra um jipe tem problemas psíquicos graves. Sempre olhei os donos de jipes, que por aí pululam, como pessoas com traumas suspeitos e desejos caros de afirmação pessoal – como gente que gosta de nos olhar d'alto. Mas recentemente descobri que há uma razão adicional para gastar tanto dinheiro num objecto que não é evidentemente construído para o terreno asfaltado que cobre tão civilizadamente o país. Descobri que o dono de um jipe se sente mais protegido dos seus semelhantes, e se defende melhor dos ataques rodoviários inesperados. Infelizmente, tal desejo de auto-protecção tem um preço: um português, e sobretudo uma portuguesa, compra um jipe porque vê nele um meio (um altar) de auto-preservação que um automóvel normal e baixinho não permite; mas, ao volante do seu jipe, a sua capacidade assassina aumenta à medida que o seu ego traumatizado incha de volúpia agressiva. A melhor defesa é o mais cobarde dos ataques – porque as armas em presença são desiguais.

Jipes, automóveis, camiões… estes não são, hoje e aqui, apenas meios de transporte. São mísseis auto-comandados por direcções cada vez mais assistidas e pedais mais inebriantes. Na verdade, encontramo-nos hoje num estado de guerra civil e não nos apercebemos disso. Matamo-nos uns aos outros julgando que nos deslocamos prosaicamente para "o nosso objectivo", por boas e válidas razões profissionais e pessoais. Nesta guerra sem controlo cujo campo de batalha são as faixas de asfalto que pagamos – pelo nariz, como se diz na Grã-Bretanha -, cada um de nós é a um tempo soldado e general, espingardeando salvas de fumo do interior do nosso pequeno chaimite, e esperando, inconscientemente, acertar em alguém antes que alguém nos acerte.

Subitamente, e se aceitarmos a bondade destas premissas, a estranha utopia do *Futuro da Sociedade Industrial*, o chamado Manifesto de Theodore "Unabomber" Kadzinsky, torna-se menos louca e menos irrelevante. Sugere ele que, quando a tecnologia nos mata (não apenas quando a tecnologia mata os sapos das rias e os peixes do golfo) devemos lutar energicamente contra ela - contra todos os processos de invenção tecnológica suspeitos de nos destruir fisicamente.

Automóveis que correm a mais de 80 km/hora, camiões que rugem a mais de 60 km/hora, telemóveis que grelham – comprovadamente – as zonas superficiais dos nossos cérebros e provocam danos de manifestação tardia, fábricas de rações de vaca (sim, é verdade, parece que não foram fechadas), produtos farmacêuticos com efeitos secundários reconhecidos, etcecetera… Estes são exemplos patéticos de como, porque delegamos a nossa responsabilidade em Deus, na Ciência, na Política, no Capital (sim, ele!), não conseguimos controlar os nossos apetites, mas apenas mascará-los para que não surjam aos nossos olhos como suicidários ou assassinos.

Tomemos os seguinte argumento por ilustração. Todos sabemos (Todos? Quantos? Um?) que a invenção da pólvora, raíz da moderna tecnologia da guerra, não tem de ser irreversível. Que basta tornar ilegal a fabricação da mistura de nitrato de potássio, enxofre e carvão, ou a preparação de nitroceluloses, para que as armas se possam calar. Todos sabemos (?) que para encerrar um estado de guerra, a política da paz é geralmente insuficiente (a sua lógica raramente suplanta a lógica da guerra). Todos sabemos (?) que uma guerra termina quando os recursos humanos, económicos ou tecnológicos se esgotam. Consequentemente, proibida a pólvora – porque faz mal à saúde, porque mata – uma guerra pode deixar de ser mortífera.

Tal como delegamos a nossa responsabilidade civil nas companhias de seguros automóveis, delegamos, através do voto, a nossa responsabilidade política em sistemas e homens políticos que não podem nem têm de saber fazer alguma coisa com a responsabilidade que lhes cai no colo. Optimista e ingénuo como sou, cito, para que conste, um curioso caso de clarividência: por estranha casualidade, os *shoguns* seiscentistas japoneses reconheceram a influência

nefasta que as armas de fogo introduzidas por mercadores "descobridores" portugueses produziam no controlo político da lógica das suas guerras. Em consequência, proibiram totalmente o uso e fabricação de armas de fogo.

Estou a brincar, claro, porque este exemplo é falacioso. O Japão não conseguiu resistir à influência que o capitalismo imperial americano e inglês teve, dois séculos mais tarde, como catalizador do "progresso" económico do país do sol nascente, e responsável pelo seu floresecimento como potência militar diabolizável pelo seu criador. Perguntar-me-ão (Quantos? Eu?): qual a relevância da comparação entre a pólvora e o motor de um automóvel potente? Só uma, julgo: parece útil não suspender a razão à beira das catástrofes. E se, tal como os *shoguns* japoneses reflectiram sobre o assunto "armas de fogo", nós (quem?) reflectirmos sobre a utilidade da fabricação de automóveis cujos motores ultrapassam os limites legais de velocidade, e dificultam o seu controlo manual, ou se pensarmos sobre a fabricação de telemóveis com antenas assassinas, talvez possamos voltar a morrer de novo por "causas naturais", reduzindo as "causas induzidas" pelo uso de tecnologias perigosas.

Estou a brincar, claro. Um carro é giro é quando dá mais de 80 (e quem vai à guerra, dá e leva).

O JIPE?

Clara Ferreira Alves escreveu (Expresso-Revista: 3/10/98) sobre os seus pesadelos rodoviários e os custos exorbitantes do remédio que lhes teria posto fim. Falou do seu novo Jipe Discovery e de como, com 6.000 contos, adquiriu uma carapaça suficientemente robusta para se proteger e ao seu filho dos assassinos auto-mobilizados.

Gostaria de poder concordar com a terapêutica seguida. Gostaria sobretudo de poder tranquilizar CFA. Mas não consigo – e não apenas porque embirro com a formatação representacional que envolve o estatuto do "Jipe". A razão é mais prosaica e mais mecânica. Um Jipe, não tendo sido prioritariamente concebido para uma condução em estrada asfaltada (porque um "todo-o-terreno" é um generalista, e portanto fraco em cada um dos terrenos), é uma arma muito mais mortífera que um automóvel ligeiro, não apenas para quem com ele compete na estrada, mas para quem nele viaja. A segurança que transmite a quem o utiliza é ilusória. As suas dimensões, massa, e peso são claramente inadequadas para suportar colisões a mais de 40 Km (um choque frontal com um Jipe é catastrófico para os seus ocupantes). Ao contrário de um ligeiro, que actualmente absorve eficazmente, nas zonas periféricas da carroçaria, a energia de uma colisão forte, a carapaça de um Jipe torna-se um verdadeiro sarcófago ou batedeira: a sua massa, não amortecendo a energia do impacto, causa um muito maior choque mecânico sobre os corpos dos ocupantes que a massa de um ligeiro.

Também o seu peso e desenho o tornam pouco apto para responder eficazmente a uma situação de potencial descontrolo. E, finalmente, o seu elevado ponto de gravidade constitui um dos maiores riscos da sua condução – em estrada e fora dela: o Jipe é um veículo particularmente apto a capotar e a sua única vantagem sobre os ligeiros com pontos de gravidade baixos (que não tendem a capotar) é que a estrutura do habitáculo não esmaga tão frequentemente os crâneos dos seus ocupantes. Tendo sobrevivido, com outras três pessoas, a um choque violentíssimo com colisões múltiplas e capotamento, e tendo apenas sofrido ferimentos menores, estaria tentado a aconselhar a CFA que adquirisse um automóvel semelhante àquele que eu tinha. E que escrevesse a responsabilizar a JAE e o governo pelo caos que torna possíveis desastres como o que sofri, como profilaxia para evitar a continuação dos pesadelos rodoviários.

SMOKE / NO SMOKE

O estado das estradas, polícias e condutores portugueses, todos nós o conhecemos – todos nós o sofremos. Mas, de repente, o que só acontece aos outros pode acontecer a nós próprios. Então, há um instante em que nos tornamos vítimas do estado que criou este estado de coisas, e de nós próprios que colectivamente delegámos no estado o estado da nossa existência automóvel.

Mas só nos tornamos vítimas se quisermos. Só nos tornamos vítimas – isto é, só caímos na condição de quem é silenciável e conformável à tortura do destino – em consequência de uma decisão hamletiana prévia. É verdade que, ao contrário das tragédias de Téspis, o "palco da vida" não nos proporciona facilmente viver momentos de tragédia com consciência pura, interrogações profundas e caveiras na mão. Mas, ainda assim, há um instante de decisão – de ser ou não ser – que condiciona a aceitação do nosso estado de vítima silenciável.

Explico-me melhor: se sobrevivemos a um desastre, a uma desgraça, confrontamo-nos (mais facilmente que em outras ocasiões da vida individual ou colectiva) com um mundo feito de opções em aberto. E é, nesse momento, que decidimos da nossa própria vitimização. Tendo sofrido recentemente uma desgraça automóvel na "estrada da morte" (no IP5), senti o palco das minhas decisões / não decisões em carne viva. Vitimizo-me, ou não me vitimizo? Qual o espaço que a turbulência das emoções deixa à mente? Devo conformar-me, ou agir? Não agindo, torno-me mais uma vítima do IP5, e o acontecimento "desastre" seria auto-estancável. Agindo – reagindo – sobre a situação em que involuntariamente fui colocado desencadeio uma cadeia de acontecimentos imprevisível.

Aceitei a contra-gosto uma máscara para minha condição trágica e, ainda em ferida, fiz-me co-autor de uma petição a enviar à Assembleia da República exigindo do estado que faça o que as suas próprias regras impõem aos cidadãos. Ainda em luto, fiz-me co-organizador de uma homenagem aos mortos do IP5 e de um alerta aos ainda vivos dos vários IP.

Pergunto-me agora se tinha, no já longínquo instante hamletiano, a consciência clara de estar a colocar dedos em feridas – dos interesses económicos obscuros, dos técricos *lobbys* políticos, do esquizofrénico divórcio entre os interesses dos políticos e os dos cidadãos, ou das chagas psíquicas feitas de sofrimentos silenciados durante os oito anos de vida do IP5. Tinha talvez a consciência de o querer, de o desejar. Mas não tinha, nem tenho, qualquer interesse em tentar adivinhar o imprevisível. Não me surpreendi, nem deixei de me surpreender, ao ver uma disponibilidade generalizada para a constatação pública do horror que vivemos quotidianamente nas nossas estradas; ao constatar a impotência do cidadão perante o autismo do poder; ao adivinhar a vastidão da nossa má-consciência colectiva.

De certa maneira, tornei-me - temporariamente – uma espécie de monstro. Tornei-me alguém que espelha e mostra (lat. *monstra*, de *monstrare*: "monstrar") uma face do horror mesquinho e anómico da guerra que vivemos e fazemos nas estradas (*et al.*). Dolorosamente, auto-flagelatemente, aceitei expôr-me (perder a guarda confortável do quase total anonimato) perante os transeuntes dos jornais e das petições, como preço a pagar pela decisão de oferecer – e de impor -uma escolha.

Ao peticionar – porque hamletianamente escolhi peticionar – obrigo quem encontro a escolher (assinar / não assinar), a não fugir a tomar uma decisão. Ao propor uma romagem à farta e fria Guarda, para homenagear através de uma *performance* dramática os que tombaram na vergonhosa batalha do IP5, obrigo quem me ouve a tomar posição. Hamletianamente.

Resumindo, diria que exigo a quem me lê ou ouve que decida o que fazer dos seus direitos e obrigações de cidadão rodoviário face a um estado de má fé (sim, aquele que mantém aberto o IP5 e considera possível que a infração das regras na estrada seja castigada esporadicamente com uma palmadinha na mão). Mas, sobretudo, exijo a quem assina petições que assuma que está a dar o seu nome por uma causa, está a empenhar a sua palavra por ela. Assinar uma

petição não é, ao contrário do voto em eleição um acto de desresponsabilização. Pelo voto delegamos a nossa responsabilidade num conjunto de homens que, definindo-se como políticos rejeitam por isso componentes essenciais da sua cidadania e ética. Mas ao assinarmos uma petição não delegamos, assumimos uma causa.
Não se trata de, para conhecidos e desconhecidos, me fazerem o favor de assinar e homenagear. Eu já não preciso de favores, no lado da vida em que estou. Sou eu que faço o favor de peticionar por aqueles que ainda estão para sofrer uma desgraça. E de prevenir, na medida do possível, muitas mais "baixas" nesta guerra civil nas estradas.
Pessoalmente, estou expectante em relação ao que se irá, a partir de agora, interpretar em Portugal por cidadania.

Post-scriptum: Dois anos passados, dezenas de cartas e requerimentos depois, finalizada uma legislatura e iniciada outra, a Petição "Contra a Guerra Civil nas Estradas Portuguesas" que foi assinada por 10.000 cidadãos continua guardada na fundíssima gaveta das petições que nunca subirão a plenário da Assembleia da República enquanto os espíritos autistas, arrogantes e provincianos correrem livres pelos corredores do Parlamento.

ESTADO DE ALERTA

O que é uma "guerra civil nas estradas portuguesas"? É um estado de negação absoluta do sistema de regulações sociais? Não, visivelmente. As regras de conduta e o código da estrada, sendo regularmente prevertidas por um grande número de condutores, não estão ausentes das rodovias. Os automóveis e camiões seguem geralmente pela direita, e os condutores costumam travar quando vêem uma situação de perigo iminente à sua frente. (Quase) nenhum condutor colide voluntariamente contra os veículos circundantes para os destruir e aos seus ocupantes. Não há, nas estradas, o hábito dos bombardeamentos e massacres, dos atentados, *snipers* e acções de guerrilha. Apenas no âmbito de uma argumentação por metáfora é que pedras lançadas de pontes sobre auto-estradas poderiam ser consideradas em tal categoria. Um condutor pode ser "assassino" por negligência, raramente o é por dolo.

Falar ou escrever sobre uma "guerra civil nas estradas portuguesas" é procurar um efeito reactivo no ouvinte ou leitor. É uma proposta de re-enquadramento discursivo que pretende ter por efeito modificar a percepção de um problema social grave, que afecta hoje a quase totalidade dos cidadãos (haverá ainda um português feliz que possa reclamar não ter viajado numa qualquer via asfaltada deste país?). De tão óbvia, a justificação parece tautológica.

Numa guerra civil, qualquer guerreiro é um potencial criminoso. Uma guerra civil comporta o risco do fraticínio e do genocídio, e a sobreposição entre os estatutos respectivos do herói e do facínora. Nesta medida, o jogo retórico da "guerra civil nas estradas" propõe que se procure constatar e compreender que há um conflito agudo entre o "cidadão" e o "condutor", conflito que é gerado quando ambos convivem no mesmo corpo - no mesmo veículo. E, sobretudo, obriga a que se determinem as várias causas desse conflito (trabalho para cientistas sociais, portanto). Se escavássemos um pouco, descobriríamos rapidamente sinais de relações profundamente anómicas, não apenas entre os cidadãos (e sub-cidadãos) da república, mas entre eles e uma ideia em mutação e desagregação: a ideia de *estado nacional laico*. Nas actuais condições de sociabilidade automobilística - frenéticas, desequilibradas e caóticas - torna-se particularmente entrópico o relacionamento dos cidadãos-condutores com o estado, e com os seus "representantes humanos" (a interminável cadeia de detentores, legisladores e executores da autoridade estatal).

Um condutor posto em constante confronto rodoviário pode eventualmente – a partir de um certo grau de pressão psicomotora no interior da sua panela de quatro rodas – acordar o cidadão que há em si e decidir responsabilizar os referidos "representantes humanos" do estado pela situação caótica criada. Então, o cidadão passa a suspeitar, senão da legitimidade da ideia de estado, pelo menos das acções e palavras dos seus "representantes humanos".

Excursus:

Sabendo que um camião TIR desgasta uma estrada no equivalente a 15.000 automóveis ligeiros, mas que está isento de pagamento do IVVA, e que não paga 15.000 vezes mais portagens, seguros, ou combustíveis, constata-se que os contribuintes pagam facturas pesadas mas invisíveis sobre os bens transaccionados após transporte rodoviário. A sobre-subsidiação do transporte rodoviário é uma política do facto consumado, que torna dificilmente reversível o estado de quase total dependência da economia e da cidadania portuguesa em relação a este meio de transporte de mercadorias. Em resultado, os contribuintes são fortemente onerados pela manutenção de estradas desgastadas por veículos pesados de mercadorias, e é comprometida a competitividade do transporte ferroviário ou marítimo alternativos.

Este foi o quadro que tornou possível que, sem ter havido verdadeira discussão ou reflexão pública prévia, o IP5 fosse transformado em "a via" de circulação de mercadorias entre Portugal e a Europa. Criada uma situação "de guerra", e estabelecido, pelo estado, o traçado daquela via como "campo de batalha" mortal, o *death count* começa a funcionar.

Ultrapassados os 3.000 desastres e sacrificadas 300 vidas, os condutores-cidadãos olham atónitos para os "representantes humanos" do estado e anseiam por acção imediata. Perante o seu alheamento continuado, os cidadãos sentem-se livres de desconfiar de todo e qualquer acto ou palavra que deles emane.
O ministro da tutela não se pretende responsabilizar pelo estado do actual IP5, já que tem dito bem alto que os problemas daquela estrada resultam mais da falta de civismo dos condutores que da má concepção do traçado, da presença de camiões em excesso, ou da ausência das brigadas de trânsito. Se o problema do Ip5 não está na sua má concepção, então qual a razão para decidir refazê-lo e entregar a sua construção e exploração a um consórcio privado? Mas, por outro lado, João Cravinho não se responsabilizou ainda (i.e., não empenhou publicamente a sua palavra) pela garantia de segurança e policiamento efectivo do novo IP5, a construir e explorar por um consórcio privado. Estará à espera que os tais condutores incívicos se tenham *mesmo* morto uns aos outros antes da sua inauguração?

TOLERÂNCIA: MÁXIMA; PACIÊNCIA: ZERO

Algo repugnou a minha consciência cívica no dia 6 de Novembro de 1998, ao ler a página 19 do caderno *Vida* do semanário *Expresso*. Na rúbrica *Eu conduzi…*, o jornalista António Paulino apresentava aos seus leitores o depoimento de um deputado da A.R.: o militante partidário da distrital portuense, **Rui** Fernando da Silva **Rio**. Gostaria de partilhar a minha repugnância com pelo menos um leitor da presente crónica mas, antes de oferecer a leitura de algumas passagens do dito depoimento, proponho-me tergiversar.

Há talvez dois anos, vi, num jornal de média circulação, um *cliché* do Dr. João Soares encostado junto a um Volkswagen "Carocha". O texto anexo informava que o então candidato à presidência da Câmara Municipal de Lisboa se dirigia diariamente para a Praça do Município naquela prezada relíquia automóvel – no simpático "Carro do Povo". Naqueles dias, estava em causa colher os votos e simpatias de uma população urbana sensível à imagem cosmopolita e despreocupada de um político que não se iria cansar de fazer maravilhas pela qualidade de vida dos munícipes. O seu opositor, prisioneiro de um passado suspeito como "ministro tecnocrata" que a publicação de um ensaio sobre cartografia antiga portuguesa não conseguiu deslembrar, oferecia uma embotada alternativa: para chegar à Câmara, vindo do dormitório de Cascais, Amaral estava obrigado a percorrer diariamente, e em marcha lenta devido às filas de trânsito, uma das auto-estradas que mandara construir anos antes.

O cosmopolita "Carocha" do alfacinha Soares e o impessoal "Espadão" negro de vidros fumados, duplo airbag e ABS do suburbano Amaral epitomizaram dois perfis e duas posturas de potenciais presidentes camarários. Ao ver a fotografia de Soares e do seu auto-ícone, pensei que ele não podia deixar de ganhar o voto "lisboeta" – porque qualquer bom eleitor (?) sabe que um "Carocha" é um luxo de garagem urbana, e que não é já carro para andar em filas de trânsito à entrada de Lisboa.

Semanas depois, vi – sim, "claramente visto" – passar por mim, como um furacão de velocidade e sobre um risco contínuo, um "Espadão" negro de vidros fumados, duplo airbag e ABS. Vinha conduzido por um anónimo motorista camarário, e transportava, no assento traseiro, um apressado João Soares.

O meu problema não respeita à demagogia fácil dos políticos portugueses – sei que os cidadãos têm habitualmente os políticos que merecem, ou que sabem exigir. O meu problema é de ordem prática. Sendo um peão "lisboeta", que atravessa em sobressalto as artérias da cidade, entre zebras sem tinta, calçadas deformadas pelo peso dos pneus, e automobilizados em correria criminosa, inquiro-me: se Lisboa vive, literalmente, em excesso de velocidade, como conseguir que a autarquia se disponha, senão a fazer maravilhas pela minha qualidade de vida, pelo menos procurar assegurar a minha sobrevivência numa guerra civil automóvel que se estende das vias rápidas às ruelas e becos da cidade?

Eu, que já vi João Soares em desrespeito claro pelo limite de velocidade máxima de 50 Km/h no interior da cidade (a culpa era do motorista?), suspeito que não posso confiar no falsamente bonacheirão e cosmopolita edil alfacinha para, através de uma qualquer operação *Tolerância Zero*, obrigar os seus munícipes a respeitar esse limite.

Regressando, agora, às prometidas repugnâncias.

Afirma o político-condutor Rui Rio que experimentou o novo BMW ("é um carro, alemão"), testando as suas habilidades em estrada, procurando "atingir o máximo de rotações" e sentir "o coração do motor". "Eu andei no máximo", diz. "E cheguei a rolar muito perto dos 220 km/h – e não senti receio algum". A intenção, nota Rio, era realçar a "questão da segurança": "os 'air-bag'… oferecem, desde logo, uma certa confiança a todos os que seguem no interior deste carro, mesmo a altas velocidades".

O deputado Rui Rio afirmou explicitamente que experimenta automóveis – presumo que na A1, entre o Porto e Lisboa – rolando a "altas velocidades", "no máximo", e "muito perto dos

220 km/h". Não sentiu "receio algum". Nem (imagino) vergonha, bom senso, civismo ou culpa.
Rio prossegue enumerando os desastres que sofreu e provocou (o último, na A1, consistiu em "três peões", mas "sem consequências de maior"). E, finalmente, escreve o seguinte (atente-se): "*Riscos contínuos ou a velocidade máxima na auto-estrada são obrigações que já risquei da minha lista*". A razão, explica, é que "a 120 km/h adormeço ao volante", e por isso tende a pisar o risco contínuo "para aguentar uma situação".
O meu problema é muito prático. Estando em iminência de entregar na Assembleia da República uma petição assinada por alguns milhares de cidadãos portugueses, onde se exige o "fim da guerra civil nas estradas", pergunto-me quantos parlamentares serão sensíveis ao seu conteúdo? Quantos infringem conscientemente as obrigações do Código da Estrada (criminalizando o excesso de velocidade) que eles próprios ratificaram, em Março passado?
Quem não sente algum receio de morrer abalroado por um "Espadão" negro com vidros fumados, pisando riscos contínuos "muito perto dos 220 km/h"? O meu problema é, já o disse, muito prático. Será que quero deslocar-me a uma esquadra de polícia para participar das acções e intenções do deputado-infractor Rui Rio, pedindo a suspensão da sua imunidade parlamentar para que justifique perante o Ministério Público a sua conduta automóvel?

Anexo: Rio Turbolento
O condutor Rui Rio, honrado legislador na Assembleia da Replúbica, assinou recentemente um depoimento ao *Expresso* (6/11/98), sobre o seu próprio comportamento rodoviário enquanto piloto de testes de um BMW 318i em estradas nacionais. Aí, afirmava que:
"Andei no máximo – e cheguei mesmo a rolar muito perto dos 220 km/h, e ainda assim não senti algum.
Nem sempre cumpro o Código da Estrada, mas considero-me um condutor consciente e normal.
Riscos contínuos ou a velocidade máxima na auto-estrada são obrigações que já risquei da minha lista… a 120 km/h adormeço ao volante.
Adoro conduzir"
Infelizmente, suspeita-se que, "por lapso", o texto remetido terá sido profundamente alterado pelo jornalista António Paulino, por um vírus de computador e/ou por um erro de impressão. Eis uma reconstituição do que o não-infractor Rui Rio terá realmente escrito na rúbrica "Eu conduzi…", do *Expresso*:
"Eu andei sempre no mínimo - cheguei ainda a rolar perto dos 22 km/h, mas, mesmo assim, senti algum receio.
Cumpro sempre o Código da Estrada mas não me considero um condutor inconsciente e anormal.
Nunca piso o risco contínuo nem guio em excesso de velocidade. Sobretudo, porque a mais de 120 km adormeço ao volante.
Detesto conduzir."
Sinto que o deputado Rui Rio, que se orgulha de ter legislado a favor da criminalização do excesso de velocidade, na A.R., deve estar contente por a verdade do seu depoimento ter sido aqui reposta.
Nota
Falando a sério: usar indevidamente a justificação do "lapso" para evitar ser responsabilizado pelas declarações produzidas poderá evitar uma punição, mas não branqueia a consciência.

TOLERÂNCIA INFINITA?

"Como toda a gente sabe…". Eis uma muleta que nunca terá lugar no meu armazém de frases feitas, enquanto a minha saúde sintática e argumentativa não fraquejar perante uma qualquer desagregação alzheimeriana. Como um dia me suplicou o meu tio Ioseb Dzhugashvili, no seu leito de morte, pintarei mesmo a cara de branco e opróbrio (é uma tinta, creio), se por um incrível *lapsus linguae* tal prótese verbal irromper alguma vez do interior da minha boca ou chegar a pingar da ponta da minha pena.

Porquê? Porque, sendo eu um cidadão tolerante e sociável (hum, hum), sinto-me profundamente lesado no meu direito a uma sã interacção discursiva – quer dizer, a uma boa discussão – quando o meu intolerante interlocutor, do alto de uma indómita vontade de aniquilar a comunicação, elocruta: "…como toda a gente sabe…". Nesse momento, descubro, não só que ele argumenta para tentar ganhar uma discussão, mas que, ao lançar mão (ou boca) da mais ínvia e primária das falácias retóricas, sente que a está a perder.

Li recentemente, num semanário de tiragem oscilante, que "a 'Tolerância Zero' […] quer dizer, *como toda a gente sabe*, 'Intolerância Infinita'" (J. Júdice, *Indy*, 22-01-99, p.58). Como eu não sabia – *sinceramente* - que esta assimilação não é absurda, comecei por pressupor, como faço habitualmente em ocasiões semelhantes, que não sou gente. Comi uma banana, bati com os punhos no peito, afaguei a prognata fronte, e culpei os meus pais adoptivos de me terem arrancado da longínqua selva equatorial do *hinterland* camaronês para me sujeitarem a décadas de tenebrosas experiências na área da psicologia cognitiva (secção de primatologia).

Corri para um espelho, como habitualmente faço em estados de alma equivalentes, e descobri que, ou o espelho está falsificado ou eu sou, afinal, gente. Mas, supondo que sim, que sou gente, quero – *sinceramente* – perceber o que leva J. Júdice a recorrer a tal falácia argumentativa no contexto de uma crítica ao estalinismo católico do governo. Dir-se-ia que o faz por provocação, considerando que a exprime nas páginas de um semanário cuja participação activa numa campanha de exigência de paz rodoviária contribuiu precisamente para a operação "Tolerância Zero". Acho bem - com isto mato o debate (deixei de discutir política aos dez anos, e os pós de alfarroba raramente me sobem ao nariz). Mas para que a falácia não fique por aí a moer cabeças, gostaria de elucidar elocrubando (quiçá eloquente, mas não elongadamente).

A operação "Tolerância Zero" constitui uma resposta tímida da administração pública à exigência explícita e inédita que mais de dez mil cidadãos fizeram assinando uma petição contra a "guerra civil nas estradas portuguesas" (Outubro e Novembro de 1998). Nas excepcionais condições actuais do trânsito em Portugal, a autoridade policial vem pouco mais que publicitar que se reserva o direito de punir quem se permite ultrapassar o limite legal de velocidade em estradas criminosamente concebidas por uma administração que, intolerantemente, abusou da incapacidade reenvidicativa dos seus cidadãos. A operação "Tolerância Zero" não merece por isso, ser vista como ilustração de uma "intolerância infinita", mas como a comprovação de que, num estado centralizado e policiado, a tolerância só é efectiva desde que as normas sociais e as regras jurídicas sejam cumpridas. Ainda que politicamente demagógica (e daí?), a "Tolerância Zero" é uma reacção do sistema estatal ao desconforto dos cidadãos perante a "intolerância infinita" de muitos condutores que, recém-chegados à sociedade automóvel e em nome dos seus mesquinhos interesses pessoais, abusam criminosamente do direito dos seus concidadãos à segurança rodoviária.

Admito que haja quem clame contra a operação policial, e até contra a ideia, da "Tolerância Zero" - há também quem clame contra os planos directores municipais porque coartam o "direito" dos especuladores imobiliários ao lucro fácil. Suspeito até que conheço o perfil do intolerante contestatário (políticos locais algarvios com ânsia de protagonismo incluídos): geralmente, este (mais que esta) apita ou faz folclóricos sinais de luzes porque o automóvel à

sua frente não ultrapassa os 120 Km/h numa auto-estrada; insulta pelo telemóvel quem viaja abaixo dos 40 Km/h; acelera quando, estando um peão a atravessar a rua sobre uma passadeira, vê que o sinal passa a vermelho. O intolerante contestatário da "Tolerância Zero" está habituado a desrespeitar os seus rodo-concidadãos para poder imaginar o seu pénis inchando de vaidade e adrenalina. Tolerante para com os seus próprios abusos, é intolerante para com os dos outros.

Só mais uma coisa: é possível, e porventura desejável, re-enquadrar a noção de "Tolerância Zero". Podemos vê-la, se formos ligeiramente optimistas, como o grau zero de um novo modo de relacionamento social nas ruas e estradas portuguesas – e surpreendê-la, assim, como a possiblidade de alterar ou inverter uma dinâmica social degenerativa. Nesta perspectiva, é simples perceber que o problema não está na operação policial mas na sofreguidão abusiva de quem quer evidenciar controlo sobre máquinas e cidadãos indefesos - de querer provar ao mundo algo que o mundo não quer *sinceramente* saber.

Se um condutor não quer mesmo ser "caçado" por uma operação policial, porque razão conduz no, e não um pouco abaixo do, limite legal? Se esse limite é de 90 Km/h, numa estrada específica, a tolerância policial será zero, se o condutor conduz a 90 Km/h. Mas a tolerância aumenta aritmeticamente à medida que a velocidade do automóvel diminui (não sabiam, pois não?). O que vem provar que a intolerância policial não é infinita, mas tão só que infinita é a intolerância de quem, no contexto especial de uma operação de fiscalização da Brigada de Trânsito da G.N.R., se recusa a conduzir *abaixo* do limite máximo permitido.

O VOLANTE ENTRE AS PERNAS

Do alto deste dia dois mil anos nos contemplam. E, a um ano do fim do actual milénio, quero, do alto desta crónica, dar uma má notícia a todos os meus conterrâneos que, do alto da sua virilidade, colidem com os meus 1999 direitos à vida na estrada.
A má notícia é esta: em termos de segurança rodoviária nacional, os homens portugueses são "genericamente" muito piores condutores que as suas contrapartes femininiformes (e ginecotípicas). São protagonistas de um muito maior número de desastres graves, matam muito mais, desrespeitam muito mais as regras do Código da Estrada e as normas da civilidade automóvel. *Bref*, são seres socialmente ameaçadores. E, no entanto, do alto do seu "género" (antigamente, dizia-se "sexo", não "género"), qualquer homem luso nos dirá, a mim e à minha cara leitora: "pessoalmente, considero-me um bom condutor". E, o que é trágico, di-lo-á com a convicta convicção de um McCarthy. Tomemos como provado - para apressar a exposição - que o excesso de auto-confiança purulenta que surpreendemos nesta frase viril evidencia uma etologia exclusivamente masculina (há alguém aí na audiência que pretenda infirmar a asserção?). Ora bem, é legítimo afirmar que a má condução dos "bons condutores" parece estar intrinsecamente ligada a um desconforto identitário de muitos homens portugueses, desconforto que constantemente os obriga a embaraçantes e patéticas manifestações de virilidade rodoviária, assim como a excêntricas e criminosas demonstrações de controlo sobre máquinas automóveis (idealmente negras, com vidros fumados, e siglas teutónicas ou transalpinas).
Todos sabemos (todos? Quantos? O S.I.S.?) que as contínuas frustrações psico-sociais da vida urbana neste país combinadas, por um lado, com as atávicas exigências comportamentais de afirmação varonil e, por outro, com as actuais características mecânicas e ergonómicas de um veículo automóvel e com uma rede viária de pacotilha, resultam na criação de uma arma potencialmente mortífera chamada *O português ao volante*. Mas mais raramente queremos admitir que um "bom condutor" não é aquele que consegue, em situações-limite de perigosidade na estrada, controlar um veículo, mas sim aquele (digo: aquela) que reconhece que o veículo é auto-móvel, isto é, que a mecânica, a estrada, e a etologia controlam o condutor, e não o contrário. Na (minha) verdade, uma mulher aceita, mais facilmente que um homem, não ser possível controlar realmente um automóvel, e a sua etologia própria não a constrange tanto a desejar dominar ilusoriamente o carro ou camião, ou as relações sociais na estrada. Está cientificamente provado (por mim, claro) que quanto mais consciência um condutor tiver da real impossibilidade de controlo do automóvel e da dinâmica perigosa do trânsito rodoviário, melhor condutor é. Um homem que afirma ("pessoalmente") que se "consider[a] um bom condutor" é um péssimo automobilista e um perigo para os seus concidadãos, porque vive a ilusão de que controla uma máquina e um fluxo de trânsito que, na verdade, o controlam total e constantemente.
Assunto arrumado. A licença de condução será cassada (nunca percebi bem esta palavra, mas enfim) a todos os portugueses de sexo e género masculino e com espadões negros e tecto de abrir, até que aceitem uma mudança de sexo (ou de género, pelo menos).
Estou a brincar, claro. A tragédia nacional das estradas não vai parar, e os taxistas, camionistas, políticos e outros motoristas vão continuar a chacinar-nos pelo próximo milénio "adentro". E a razão não é simples, nem redutível a frases buriladas. Poder-se-ia, claro, sugerir que o fim do milénio suscita irreprimíveis desejos de auto-destruição colectiva, num país dependente de certas coordenadas escatológicas católicas. Estaria assim justificada a sôfrega apetência nacional por trilhar "estradas da morte", e aí marrar, chacinar e sucumbir. Mas esta justificação não colhe, por indemonstrável.
Uma tese alteramativa (ou eventualmente complementar) é a seguinte: há uma correlação perceptível entre a selvajaria viril nas estradas portuguesas e um cada vez mais pronunciado

desequilíbrio entre as expectativas sociais masculinas e femininas neste país. Dito de outra forma, é bem possível que as ruas e estradas portuguesas sejam o negro palco da infame catarse colectiva de uma masculinidade em perda de privilégios e de ascendentes sobre as suas interlocutoras femininas. Havendo uma população universitária maioritariamente feminina, encontrando-se as mulheres portuguesas em contínuo percurso de ascensão social e busca de um novo equilíbrio inter-genérico, não restarão em breve outros espaços públicos de evidenciação de virilidade para além das rodovias e das arenas tauromáquicas (não me admiraria, aliás, se as “corridas de morte” deixassem de estar limitadas, no futuro, às festas de Barrancos).

Nota

Poder-se-ia depreender, pelo conteúdo e forma desta crónica, que a sua autoria é de uma mulher chamada “Manuela Joana Ramas” escrevendo sob pseudónimo masculino. Infelizmente para os “bons condutores” não é assim: não poderão ser usados argumentos sexistas como contra-prova do que afirmo acima, em razão da minha pertença biológica e social ao “género” masculino. Distancio-me dos condutores-homens-lusos porque decidi autoexcluir-me dessa pouco recomendável categoria social - i.e., deixei, por razões de sobrevivência, de guiar nas ruas e estradas deste país. Aconselho o leitor, ou o que dele resta, a fazer o mesmo (ande a pé, vá de comboio).

AI, O MILÉNIO

É tempo de sacudir o pó da lombada da Bíblia, cara/o leitora/o. O milénio aproxima-se e, pelo menos para os *wishful thinkers* cristãos, o dia do Juízo Final e a descida da Nova Jerusalém estão aí a rebentar, não tarda nada. Conta o *Apocalipse segundo S. João* que, descerrado o último dos sete selos, tudo regressará à boa ordem. A Besta, o Falso Profeta e uma legião de pessoas nocivas cujo convívio prolongado a Igreja não recomenda (*I, for one*) mergulharão no negrume do oblívio total, enquanto anjos de vestes brancas tocarão harmonias celestiais celebrando o melhor dos adventos. Os males horríveis causados pelas tentações da avó Eva, há alguns anos atrás, serão finalmente aliviados. Quiçá.

A verdade é que os teólogos não apreciam que um leigo refira que o texto bíblico pode não ser um hino à irreversibilidade temporal, mas que se organiza segundo um esquema histórico cíclico, no qual o princípio e o fim dos tempos se assemelham. No *Génesis,* o pecado original, o afastamento do Paraíso e a invenção do mal e da morte, devem-se à modificação do esquema criador (reprodutivo): a criação deixou de ser feita pelo Uno, para passar a ser feita a dois – e a culpa foi da cobra. O mundo de diferenças pelo qual nos arrastamos penosamente, é, segundo a Bíblia, a consequência necessária dessa pecaminosa transformação primordial. Por sua vez, o *Apocalipse* enuncia que o fim das diferenças, do mal e da morte, é coincidente com a inversão do presente estado de coisas reprodutivas (como sabemos, feito de biliões de cópulas conspurcadoras): a vida será de novo dada, em exclusivo e gratuitamente, pela casta divindade (para os eunucos que por cá ficam), e o "pecado original" será apagado da memória dos ressurreitos condenados, para todo o sempre, a uma beatitude compulsiva.

Resumindo muito: segundo a Bíblia, enquanto houver mulheres haverá matéria para vícios e maleitas. O texto do *Apocalipse* não é muito claro quanto a isto, mas São Paulo, nas *Epístolas*, fala frequentemente numa suposta transformação do "dois em um". Chega mesmo a sugerir o desaparecimento da distinção entre masculino e feminino como condição prioritária para a vinda do Reino de Deus. Esta ideia, por muito obscura que pareça à primeira vista, tem correlatos significativos em certos evangelhos "apócrifos" (isto é, em evangelhos que não agradam particularmente às instâncias eclesiásticas). O *Evangelho dos Egípcios*, a *Epístola de Clemêncio* e o *Evangelho de São Tomé* concordam todos na ideia de que a entrada no "Reino" ocorrerá quando o dois for um - i.e., quando o masculino e o feminino forem um só, e as mulheres se tornarem homens.

Dá que pensar no que Prince (o/a Artista), o *glam-gothic* Marilyn Mason, a moda da Ana Salazar, a ILGA, e uma série vasta de outros acéfalos ícones deste fim de milénio nos andam a impingir quotidianamente, desde o momento em que abrimos os olhos de manhã até que os mergulhamos no colo de Morfeu. Pensado de outro modo, as ideias actuais sobre a igualdade social entre homens e mulheres são herdeiras directas destas estranhas e arcaicas invenções. Mas essas ideias, assim como as invenções arcaicas que as inspiraram, são, no fundo, exigências de apropriação por uma ideologia androcêntrica daquilo que distingue realmente o masculino e o feminino: o poder criador da mulher, morfologicamente negado ao homem. Pensar o futuro e o novo milénio à luz do *Apocalipse* bíblico tem sido, sobretudo, imaginar um mundo onde as mulheres não têm razão de ser porque a dádiva da vida seria um exclusivo da Trindade divina. E é, suspeito eu, ainda com base neste antigo modelo idológico que milhares de cientistas e engenheiros genéticos pós-cristãos buscam obsessivamente, no fim do milénio presente, a chave do milagre apocalíptico da clonagem: ou seja, a criação do um a partir do um, cobras à parte.

Ainda a propósito de "género" e "reprodução". Uma simpática, respeitável e anafada antropóloga chamada Françoise Héritier refere que a diferença genérica entre o masculino e o feminino se expressa através de ideologias divergentes, de sociedade para sociedade. Mas refere também que essa diferença se concentra sempre no facto da criação: a mulher cria e o

homem não, e uma mulher só é diferente de um homem enquanto for anatomicamente, etologicamente e sociologicamente capaz de criar vida. A incapacidade manifesta dos homens para criar vida resulta numa universal tendência masculina para se apropriar e tentar controlar os poderes de criação, e para exercer domínio social sobre o feminino. Nesta medida, a (patriarcal e misógena) ideia da precedência de uma criação divina no *Génesis* bíblico é um acto de apropriação masculina do poder criador da mulher. Nesta medida também, o discurso da igualdade entre sexos é entendível como um acto perverso de dominação masculina sobre o feminino e não de uma suposta “libertação da mulher” (o que faz, presumo, das feministas e lésbicas umas fundamentalistas tansas). As investigações em engenharia genética – e sobretudo, as experiências de clonagem celular - enfermam, então, dos mesmos másculos vícios: são também tentativas de controlo do poder criador de vida que é, na natureza, um exclusivo feminino. Vistas as coisas nesta perspectiva, muitas imagens e valores socialmente favorecidos neste fim de milénio são sobretudo actos de violação masculina da identidade feminina: um homem com características andrógenas, efeminadas ou transexuais é, antes de mais, um exemplo de violação e rapinagem de imagens identificadoras da feminilidade (não consigo mesmo imaginar que seja outra coisa); uma lésbica, por sua vez, é uma mulher em perda de identidade.

Olhando desprendidamente para o curso presente dos problemas do “género”, da “reprodução” e da “igualdade” entre masculino e feminino, dir-se-ia que caminhamos a passos largos, e acriticamente, para fazer entrar a história da humanidade ocidental na fantasia utópica de um apocalipse onde as mulheres só entram se forem “iguais” aos homens.

Reportando-me, por fim, ao tema da minha crónica da semana passada (eu sei que este passo vai ser difícil de engolir pelo leitor desprevenido): conclui-se que as mulheres portuguesas são melhores condutoras de automóveis que os homens portugueses, não só porque sabem que um carro não é uma máquina controlável à custa de adrenalina e testosterona, mas também porque fazem filhos – isto é, porque sabem melhor o que custa criar uma vida. A bem da segurança rodoviária, espero que o dia do Juízo Final não esteja muito próximo: porque depois não haverá já sequer mulheres-polícia para disciplinar o trânsito nacional.

CONSCIÊNCIA ZERO

A dois meses do fim de cada legislatura, costumo ir a uma tasca de beira de estrada e encomendo um almoço para a minha avozinha de Vila de Arriba. A coitada vive entrevada desde o dia em que o ministro da tutela lhe inaugurou uma auto-estrada tipo IP de seis vias em cima do nariz e separou definitivamente a sua Vila de Arriba dos campos de cultivo e da sua família de Vila de Abaixo. Três pequenos quilómetros separam as duas vilas, mas hoje em dia a minha avozinha teria de percorrer – de automóvel, porque não há carreiras e a linha de comboio foi desactivada – 73 quilómetros de IPs e ENs. Mas como não sabe guiar, e porque ficou entrevada, deixou as batatas espanholas e as couves de bruxelas a apodrecer na regada de Vila de Abaixo.
E não é que ele há coincidências? De cada vez que vou à tasca, de 4 em 4 anos, encontro sempre o incumbente ministro das obras públicas da tutela refastelando-se diante de um prato de jaquinzinhos e mioleira (a especialidade da casa). De todas as vezes que nos encontramos, eu estou ao balcão a fazer a encomenda da mioleira para a avozinha e ele está sentado à cabeceira de uma mesa muito comprida onde cabem todos os acessores, os administradores da Junta (perdão, Instituto), e os amigos empreiteiros e jornalistas. De cada vez, ele (o incumbente) acaba de inaugurar um troço de auto-estrada, com a pompa devida a um acto devidamente dignificador da devida união entre o Progresso, o Governo e o País. Eu pago e digo-lhe adeus.
Conta-me uma pulga minha amiga que na Grã Bretanha o programa nacional de construção de estradas foi agora suspenso *sine die*, por pressão das míriades de associações cívicas que reclamam soluções mais criativas para resolver os problemas de transporte motorizado. Em Portugal, onde o construtor de estradas é rei, e o banqueiro do *leasing* automóvel é o seu Deus, só é bom cidadão quem paga para ter um volante entre as pernas. O sistema, sendo primário, está bem montado: é impossível descortinar, por entre a poeira que os bonequeiros nos sopram continuamente para os olhos, os fios que põem tanta marioneta a guiar autocarripanas, na berma do progresso. Mais difícil ainda é topar a manipulação dos queixos que nos põe a reclamar mais estradas de 16 vias verdes enquanto engolimos mioleira e jaquinzinhos vetados pela UE.
A prosápia falaciosa que branqueia a nossa falta de consciência colectiva sobre a extensão dos direitos e obrigações cívicos tem alcunha: é a "tolerância do português". Supostamente, o bom do português "tolera" a corrupção galopante mesmo quando não lhe toca nada. "Tolera" a violência diariamente feita pelo estado, pelos seus concidadãos e por si próprio aos seus direitos cívicos. "Tolera" todas as mentiras que o espelho lhe conta enquanto faz a barba estremunhado. O português "tolera" tudo.
Na verdade, o português e a portuguesa não toleram nada. Quando podem, são intolerantes. Mas ruralmente intolerantes. O seu mundo acaba na soleira da horta. A sua reacção à violência do estado urbano não é "urbana". Se lhe pisam as couves, sacam da enxada. Mas uma coisa são as couves, outra são os direitos cívicos. Quando estes são espezinhados, a nação (a etnia?) não faz o tai-chi mental mínimo para poder afirmar criativamente a sua dignidade social. Não sabe reclamar pro-activamente o direito a participar na busca de soluções para a violência institucional que a humilha diariamente. Porquê, cara amiga? Porque não conhece formas colectivamente desenvolvidas de questionamento, de problematização e busca de soluções num quadro social urbano. Como a mioleira não lhe sobe à cabeça, o bom do português e a sua abnegada Maria praticam a auto-negação transcendental da consciência cívica, uma arte marsupial a que chamam "tolerância".
A minha avozinha, que está entrevada, tem consciência zero. Eu teria tolerância zero perante um programa de ampliação irreflectida de estradas. Mas, ó Maria, quem sou eu para reclamar alguma coisa?

Textos publicados no semanário O Independente, em 1998-99 e coligidos posteriormente no livro *Sinais do Trânsito*, publicado pela Assírio & Alvim, Lisboa. 2000

O MONSTRO

Estarei a ler bem? 14.700 duelos!180 vítimas mortais! 5.100 feridos! Não, estes não são os números de nenhuma guerra longínqua na Chechénia, em Angola ou em Timor. Estas são estatísticas nacionais, nossas. São alguns dos números que a Cultura Rodoviária Portuguesa (C.R.P.) já causou desde o dia 1 de Janeiro deste ano. Nos primeiros 60 dias do ano 2000, terão morrido, por dia, mais de três pessoas nas estradas e ruas portuguesas. Teria havido, por dia, 245 desastres e atropolamentos. Ficaram aparentemente feridos e estropiados, por dia, 85 portugueses e portuguesas. O bom do I.N.E. não sabe dizer ao certo quantos mais portugueses e portuguesas ficaram traumatizados, em choque, dor e sofrimento devido ao desaparecimento ou incapacitação desses 5.280 familiares e amigos. Quanto aos valores monetários relativos a despesas de hospital, funerárias, reparações mecânicas, liquidações, indeminizações, perdas, etc., o cálculo é mais difícil de fazer. Mas suspeito que, a manter-se a progressão, se justificaria plenamente um O.G.E. 2000 rectificado.

Perguntar-nos-ia o único leitor português que não teve um desastre rodoviário: a que título andam vocês todos, com um sorriso cúmplice de maioria silenciosa, a negar tão barbaramente o futuro a tantos vossos concidadãos? Pensando bem (ou pensando mal, para o caso pouco importa), acho que sei a resposta. Ei-la: anda por aí um "Monstro" à solta. E, ao contrário do que um conhecido cronista de assuntos económicos afirmou um dia, esse "Monstro" não é o estado, somos nós. Mais, anda por aí um cronista de assuntos económicos que, na sua anterior condição de pai da nação, foi responsável por ter parido e amamentado o "Monstro".

O "Monstro" nasceu há pouco mais de dez anos, e na altura chamava-se "O Novo Homem Português", a quem o cronista-pai-da-nação fez formalmente uma "Promessa de Automóveis, Pontes e Auto-Estradas para toda a Gente". "O Novo Português" cresceu no único sítio onde podia crescer: na inconsciência colectiva da nação. Cresceu, arrebitou, espigou, até que se tornou no que é hoje – "O Monstro", ou seja, um cancro de quatro rodas e acelerador no cérebro de quase todos os portugueses e portuguesas.

E, assim, infectados pela omnipresença omnipotente do "Monstro" nas nossas sinapses neuronais, não podemos deixar de concordar com os nossos queridos compatriotas que no dia 21 de Fevereiro conseguiram o feito de enfaixarem 100 carros uns nos outros, na A1: segundo a "generalidade" dos sobreviventes, a culpa foi do nevoeiro. Foi o nevoeiro (ah, maldito!) que matou 4 condutores e feriu 74 (noves fora seis). De acordo com vários testemunhos abalizados, ninguém ia a mais de 120 km/h, e por isso o nevoeiro não teve nenhuma razão para surgir na estrada inesperadamente, de forma tão criminosa.

"O Monstro" prega-nos destas partidas de interpretação hermenêutica da realidade e do código da estrada: se 120 km/h é o limite permitido, então o "Monstro" diz que não podemos conduzir a uma velocidade inferior, sob risco de sermos abalroados por quem acha que está apenas a cumprir o código; e se alguns de nós abrandarmos, cobarde e irresponsavelmente, por causa de um criminoso e traiçoeiro nevoeiro, sujeitamo-nos a ver a nossa vida destruída pelo condutor cumpridor que se atira legitimamente sobre nós a 120 km/h.

Já alguém designou a situação actual como de "guerra civil nas estradas portuguesas", mas julgo que a expressão peca por defeito. O que se passa por aí, e por aqui, e por todo o lado neste país, é nada menos que uma "Monstruosidade" – colectiva e generalizada. Perante ela, e perante a colectiva e inconsciente indiferença, assalta-me uma minúscula dúvida. Que posso eu fazer? A sabedoria popular portuguesa é peremptória sobre esta matéria: "quem está mal, mude-se", diz-se; "se não podes contra eles, junta-te a eles", afirma-se. Acho que vou comprar um carro - a crédito, claro – para andar aí a abrir, enfaixar-me em 100 carros ao mesmo tempo, e mudar de inferno!

Anexo: Barroso choca no IP5

O discurso do político Durão Barroso no último Congresso do PSD, em Viseu, subsumiu-se na imagem que ele apresentou de si próprio como “condutor” de uma “caravana” do PSD, a “guiar com cuidado”, sempre “atento ao retrovisor”, mas que subitamente recebe um “choque pela traseira”. Imediatamente, a comunicação social começou a falar de “má condução” e de “tolerância zero” no PSD.

Os problemas da incivilidade rodoviária nacional chegaram finalmente ao palco da política laranja. Mas da pior maneira, por via de jogos metafóricos de extremo mau gosto. O “condutor” do PSD só concebeu dedicar a sua atenção a uma das maiores tragédias nacionais para poder depradar oratoriamente, qual abutre necrófago, palavras que evocam dores e angústias a um extensíssimo número de cidadãos traumatizados pela miséria rodoviária do país.

Inevitavelmente, a “estrada da morte” IP5 com que o governo Cavaco Silva presenteou Portugal epitomiza o desastre que foi a obra de modernização precipitada do país sob a responsabilidade do PSD. Esta memória e esta má consciência permearam os implícitos do discurso de Barroso. As suas metáforas rodoviárias, em Viseu, pleno centro do eixo do IP5, são um sinal boçal de que a classe política continua incapaz de assumir as suas responsabilidades perante os vários milhares de mortos, feridos e traumatizados nas estradas portuguesas, perante os cidadãos imolados no altar de um progresso de pacotilha.

OS NÚMEROS DA GUERRA INCIVIL

A combustão de um único litro de gasolina basta para transformar 15 metros cúbicos de oxigénio em 15 metros cúbicos de um gás venenoso e irrespirável chamado monóxido de carbono. O consumo de uma média diária de quase um milhão de litros de gasolina no pára-arranca dos automóveis que se movimentam numa cidade média como Lisboa transforma 15 milhões de metros cúbicos de oxigénio em 15 milhões de metros cúbicos de monóxido de carbono. Ao fim de um ano, os condutores que movimentam os seus automóveis numa cidade média como Lisboa terão sido directamente responsáveis pela transformação de 5 biliões e 475 milhões de metros cúbicos de oxigénio em 5 biliões e 475 milhões de metros cúbicos de monóxido de carbono.

Os automobilistas portugueses consomem anualmente 1 bilião e 95 milhões de litros de gasolina, transformando 16 biliões e 425 milhões de metros cúbicos de oxigénio em 16 biliões e 425 milhões de metros cúbicos de monóxido de carbono. Após contabilização de todas as taxas e impostos, e inclusão dos custos sociais e ambientais resultantes da sua combustão, cada litro de gasolina custa pelo menos 400 escudos (2 euros), dos quais os proprietários de veículos automóveis pagam directamente (desde os recentes aumentos) apenas 180 escudos (0,9 euros). O que significa que, dos 438 milhões de contos (2 biliões e 190 milhões de euros) gastos anualmente em combustível, mais de metade é paga por via de impostos indirectos, não apenas àqueles que conduzem e são responsáveis pelo envenenamento anual de 5 biliões e 475 milhões de metros cúbicos de ar respirável, mas também aos cidadãos que não têm capacidade financeira para adquirir carro próprio, e aos que, por consciência cívica, decidiram prescindir dele. Dito de outro modo, se um em cada três portugueses tem carro próprio, dois em cada três portugueses (os mais pobres ou os mais civicamente conscientes) são obrigados pelo estado a subsidiar fortemente todos aqueles que não prescindem de um meio de transporte privado que é o primeiro responsável pelo envenenamento do ar, pela destruição da qualidade de vida, pela desfiguração do tecido urbano e pelo asfaltamento dos melhores solos agrícolas do país. Na minha terra (que é a Lua), isto chama-se parasitismo.

Os condutores portugueses de automóveis causam uma média anual de 91.250 desastres, são responsáveis pela morte de pelo menos 1.460 cidadãos e pelos ferimentos e traumatismos de 36.500 outros cidadãos nas estradas e ruas do país em cada ano, e provocam gastos anuais de pelo menos 90 milhões de contos (450 milhões de euros) em danos materiais, indeminizações, hospitalizações, etc.. O que é particularmente significativo, por ter um carácter excepcional na Europa, é que metade do número total de mortos nas estradas e ruas de Portugal são peões, ciclistas ou motociclistas. O que indicia que o automóvel está a ser utilizado em Portugal como míssil para ferir e matar, por ano, 18.980 cidadãos que carecem de armadura metálica com air-bag para se protegerem em caso de ataque. A mesma administração pública que aceita subsidiar excessivamente o transporte rodoviário de mercadorias, vertendo em impostos colectivos os gastos da manutenção de pavimentos destruídos pelos veículos pesados, da poluição causada pelo gasóleo, e dos descontos oferecidos aos transportadores nas portagens de auto-estradas e pontes, não se mostra capaz de garantir as condições de sobrevivência necessária aos peões, ciclistas e motociclistas. Ou seja, os cidadãos mais espoliados pelo iníquo sistema tributário do estado português (motociclistas, ciclistas e peões) são também os elos mais fracos da cadeia de seres rodoviários sujeitos a uma selecção incultural ditada pela lei do mais forte, do mais bronco e do mais cobarde. Na minha terra (que é Marte), isto chama-se guerra incivil.

Como peão (que gostaria de viver num asteróide sem trânsito), não compreendo no entanto que os governantes, os governados, os assassinos, os suicidas, os parasitas, os buzinantes e outros condutores incivis, protagonistas da guerra incivil nas estradas portuguesas, não revelem qualquer incomodidade por se estarem a condenar a si e aos seus próprios filhos a uma colectiva miséria física, económica e social, e a uma eventual morte lenta (ou rápida).

Textos publicados no semanário O Independente, em 1998-99 e coligidos posteriormente no livro *Sinais do Trânsito*, publicado pela Assírio & Alvim, Lisboa. 2000

Anexo: Vivam os aumentos

Uma independência é uma independência. E por isso quero exprimir a minha opinião, sabendo que ela é contrária à da esmagadora maioria da população portuguesa. Na minha opinião (de peão), o preço dos combustíveis não aumentou ainda o suficiente. Para levar os meus concidadãos a reencontrar a liberdade do passeio a pé e o gregarismo do transporte colectivo, a gasolina deveria subir em flecha até à fasquia da incomportabilidade - ou pelo menos até que se atinja o ponto zero do subsidiamento colectivo do transporte automóvel privado, por via do pagamento de impostos. Este país, tendo sossobrado à colonização cruenta e desenfreada do consumismo automóvel, vive uma situação de total absurdidade económica e social. Quando, após percorrermos o calvário que outros países europeus se arrependeram de ter percorrido há mais de vinte anos, tivermos acordado para a urgência de livrar Portugal das ideias de "progresso", de "liberdade automóvel", e de "criação de infra-estruturas rodoviárias", será já tarde para salvar parte substancial da carcaça do país. A minha opinião é louca, não porque não faça sentido em si – como terapêutica contra a imbecilização que o uso excessivo do automóvel privado provoca - mas porque expressa um ponto de vista livre num país subjugado.

CUIDADO! CIENTISTAS AO VOLANTE

Na **GCERP** (Guerra Civil nas Estradas e Ruas Portuguesas), não há generais, capitães, sargentos e soldados. Alcandorados nas torretas dos nossos auto-mísseis, somos todos carne para canhão. Acho eu (de que).
Não existem quaisquer estudos sociológicos, antropológicos ou psicológicos sistemáticos sobre a cultura, as relações sociais e as motivações psico-sociais dos condutores porutugeses em meio rodoviário. Não existem estudos efectivos sobre o impacto económico da universalização recente do automóvel privado como bem de consumo e meio de transporte preferencial. Não se estuda, de forma global e inter-disciplinar, o "elemento humano" no sistema do trânsito rodoviário urbano e inter-urbano. Nem as repercussões sociais e culturais da expansão de uma rede viária que tem eliminado continuamente todas as alternativas de deslocação (burros, bicicletas, barcos, comboios e aviões). Não há investigação sobre o impacto do automóvel privado nas áreas metropolitanas. Não se sabe quase nada sobre o fetichismo do automóvel, a agressão publicitária, o stress psíquico provocado pela nossa escravização ao automóvel e às instituições bancárias, ou as consequências sanitárias, ambientais e sociais negativas provocadas pelo uso indiscriminado e constante do automóvel. Não se investiga o uso da imagem das marcas automóveis nos processos de diferenciação social.
Ninguém imagina a extensão dos desgastes culturais causados pela sobrevalorização de tudo o que se relaciona com o automóvel e com o trânsito no quotidiano da sociedade portuguesa. Ninguém pensa duas vezes no facto de (ir)responsáveis europeus, com o enorme poder de condicionar a vida de pequenos povos sem grandes defesas culturais, terem decidido um dia, nos idos de oitenta, que Portugal era um mercado quase virgem, aberto à mais abjecta das invasões económicas dos imensos *lobbies* do transporte rodoviário.
Ninguém sabe exactamente o que se passa connosco, e continuam silenciosos os cientistas sociais que poderiam, senão começar a dar algumas respostas, pelo menos a fazer as boas perguntas (porque tem essa responsabilidade cívica e são pagos para isso).
As cabeças bem-pensantes imaginam que o problema da falta de civismo rodoviário, causador-mor do estado de guerra civil nas estradas e ruas portuguesas e dos assassinatos mantidos impunes de Caminha a Manta Rota, é redutível a um olhar sociológico classista segundo o qual as lacunas na formação rodoviária afectam a sociedade portuguesa "de baixo para cima" e não de "cima para baixo". Dito de outro modo, é recorrente imaginarmos que os assassinos, os criminosos, os irresponsáveis rodoviários são de alguma forma marginais, gente de classe baixa, sem educação e portanto "pouco europeus". Mas quem o diz? Não, de certeza os "marginais" nem a "gente de classe baixa". Ver o problema através da óptica classista não é mais nem menos que um jogo discursivo de carácter elitista – que serve para afirmação de um critério de diferenciação social de quem o produz.
Que os portugueses são "pouco europeus" já Napoleão sabia. É até porque Portugal é (ainda) pouco europeu que os turistas espanhois gostam de visitar o nosso país – vêm aqui em buscas nostálgicas de um passado pastoral e pré-indutrial irremediavelmente perdido no país vizinho. Por outro lado, as élites portuguesas sempre gostaram de se imaginar "gentes europeias" assediadas pelos bárbaros de "classe baixa". Mas a universalização do uso do automóvel criou um novo sistema social. Ricos e pobres encontram-se hoje nas ruas e estradas e são iguais (como os porcos do Animal Farm) – iguais sobretudo porque não reconhecem, do interior do seu tanque de guerra, que o seu adversário é um seu próximo, um cidadão. De repente, o executivo encontra na estrada o filho da mulher-a-dias no seu três volumes e gama média-alta. O que faz? Acelera, provavelmente. Ao que o outro responde com uma ultrapassagem matreira. Passado um segundo, estão a despicar-se, lançando-se a 150 km/hora sobre um peão que, pobre idiota, atravessa uma passadeira. Mais um segundo e BLAM!... Sob o cheiro a

pneus queimados e sangue fresco, fica a pairar um odor misto de pure malte e bejeca.
Porque razão, alors, a academia portuguesa (leia-se: o emaranhado pululante e incontrolável de centros, departamentos, núcleos e institutos científicos e universitários) não vê na problemática das relações entre automóveis e cidadãos, e entre cidadãos e cidadãos através do automóvel, um dos fenómenos sociais com maior incidência no tecido nacional - ou seja, provavelmente uma das principais questões nacionais?
Ao ouvir as palavras do novo incumbente da Administração Interna, o ministro Fernando Gomes, sobre o inesperado (!?) insucesso da super-solução Tolerância Zero / Vida 2000, no passado período natalício, tive uma iluminação (semelhante àquela que James Brown teve a meio do filme Blues Brothers: "I could see the Light"). Qual é então a luz que vi, enquanto Gomes discursava? Não foi grande coisa: apenas percebi que os cientistas sociais da academia portuguesa não abriram ainda o dossier da **GCERP** (Guerra Civil nas Estradas e Ruas Portuguesas) porque não conseguem distância e objectividade analítica suficiente – são condutores "como toda a gente", e portanto vítimas e carrascos no inferno do trânsito. Não têm respostas porque não podem largar o volante para fazer as perguntas necessárias.

...VIVE NA CIDADE

O TRÂNSITO TURBO-LENTO

O audaz tem prioridade nos cruzamentos; o habilidoso estaciona mais depressa; o persistente consegue mudar de faixa. O azarento é multado.Diz-se que quando uma borboleta bate as asas em Pequim provoca um tufão na Flórida; que quando um automóvel estaciona em segunda fila nas Necessidades causa um engarrafamento na Boa-Hora. Os teóricos do caos designam este fenómeno como "modificação sensível das condições iniciais".

Modificações sensíveis
O condutor que no longínquo ano de 1987 estacionou pela primeira vez o seu automóvel em cima do passeio determinou o fim do conceito de transgressão tal como o conhecíamos. Hoje uma multa de trânsito não é um acto de justiça, é sinal de pouca sorte. Aqueles que nasceram depois de 1987 não sabem que transgredir pode não querer dizer: "fazer como os outros, mas ter o azar de ser apanhado por um dos três polícias de trânsito da cidade".
Tanto faz cumprir uma regra de trânsito como não. Os sinais de proibição ou de obrigação já não são portadores de informação pertinente - não exigem, sugerem. As regras já não existem para ser cumpridas pelos condutores, mas para a ser interpretadas: o código da estrada é objecto de uma hermenêutica, não de uma semiologia.
A autoridade policial é visívelmente redundante: sendo o trânsito actual um sistema turbulento, as regras deixaram de ser as mesmas e os polícias deixaram de perceber a sua missão. Por isso, quando solicitados por uma situação, agem como cidadãos. Em vez de policiar, interpretam (como os condutores) as regras: tanto faz multar como não, tanto faz apitar como não...

A hipótese do Caos:
Quatro horas para entrar na cidade, outras três para saír. Estacionar? Só em segunda ou terceira fila, sobre os passeios ou nas passadeiras para peões.
Num sistema de trânsito urbano em turbulência desaparecem os percursos alternativos estabelecidos, já não há previsibilidade na densidade ou direcção do trânsito. Os condutores não deixam que os vizinhos mudem de faixa de rodagem, assustam os peões, apitam àqueles que param para deixar passar peões. Os automóveis surgem com a carroçaria riscada e os pneus furados - sinal de que a turbulência se estendeu aos passeios.
O trânsito urbano é um sistema dinâmico, complexo, aberto e não-linear. Como qualquer sistema deste tipo, a formação das estruturas é regida por pequeno número de graus de liberdade, designados em Sinergética como "parâmetros de ordem". Estes parâmetros governam o comportamento dinâmico do sistema. Mas - *surpresa*! - se introduzirmos mais energia no sistema, em vez de estabilizarem, os movimentos complicam-se: produzem-se oscilações e bifurcações, movimentos progressivamente mais complexos, e o sistema torna-se irregular e caótico, quando se ultrapassa o ponto crítico ("ponto de acumulação").

Re-enquadramento:
Todos o sabemos: já não há horas de ponta, nem percursos alternativos em Lisboa. O trânsito urbano, como qualquer sistema que se comporte de forma não-periódica, é imprevisível. A teoria do caos determinista assenta no postulado de que sistemas não-lineares não são solucionáveis nem obedecem a princípios de sobreposição de soluções.
As entidades oficiais lidam com o trânsito lisboeta como se este fosse um sistema linear, e portanto solúvel. O reducionismo é evidente. Os sistemas lineares, ordenados e solúveis são modelos mentais redutores e aberrantes. Convém perceber a desordem se se pretende lidar com ela.
Os esforços do departamento de tráfico da C.M.L. orientam-se para tornar o trânsito mais

fluido, através da construção de novos viadutos, de mais faixas de rodagem, de redes computorizadas de semáforos, de parques de estacionamento. Estas iniciativas não fazem mais que criar condições para tornar o sistema ainda mais turbulento e caótico, já que aumentam as possibilidades de o trânsito urbano se tornar mais incontrolavelmente denso.
Tal resultado só surpreende quem imaginar que os problemas de trânsito podem ser resolvidos. A única verdadeira solução é esquecer o problema, e desistir de procurar resolvê-lo, lembra a regra número um da teoria da Mudança. E mudar de sistema, re-enquadrar, diz a regra número dois: substituindo o asfalto por terra arável e ajardinamentos, por exemplo.

Colapso:
Exemplos perfeitos de sistemas dinâmicos são as nuvens. A forma de uma nuvem é totalmente imprevisível, mas, se não entrar em estado de turbulência total, não se desagrega. Mantém-se como tal, como nuvem. Os teóricos do caos sugerem que as nuvens mantêm a sua coerência dinâmica graças ao que designam como "atractores estranhos".
Princípios de ordem podem surgir no seio da desordem. Um sistema complexo, como o trânsito urbano, pode dar origem à turbulência e à coerência ao mesmo tempo. Pode ser imprevisível, mas não é aliatório. Os automóveis ainda se deslocam vagamente pela direita, continuam a reduzir a velocidade nos cruzamentos, a evitar chocar entre si. Os passeios ainda só servem para estacionar, não como sextas e sétimas vias.
É quimérico pensar que se pode melhorar o trânsito. Se ao mesmo tempo que se procura um melhor escoamento do trânsito, se concebem melhores condições de venda de automóveis e se vende mais combustível, não há razão para pensar que a turbulência do sistema se reduza ou que o sistema tenda para o equilíbrio. Depois de um primeiro momento de aparente estabilização, o sistema entrará inevitavelmente em colapso. Podemos imaginar, mas não prever, várias fases: faixas de rodagem sobrepostas, empilhamento de automóveis, esquadrões da morte de polícias frustrados que executam infractores, engarrafamentos com total imobilização do trânsito durante semanas. Os passeios tornar-se-ão sextas e sétimas faixas de rodagem.

Sugestão:
Num romance do irlandês Flann O'Brien, os polícias de Dublin roubam ciclicamente bicicletas para impedir que, por transferência mútua de átomos, as ditas se transformem em ciclistas, e vice-versa.
Em Lisboa, o fim das fronteiras estanques entre a identidade do peão, do condutor e do automóvel, é evidência do carácter turbulento do trânsito urbano: consequência directa da transformação dos passeios em estacionamento tolerado, os peões passaram a comportar-se como automóveis, caminhando pela rua. Simultaneamente, os cada vez mais condutores de automóveis não deixam de ser peões em *part-time*, andando pelas ruas, quando não estão sentados, parados, nos seus automóveis, nas mesmas ruas ou nos passeios.
De acordo com a regra canónica segundo a qual as regras só devem ser enunciadas quando a identidade vacila perante a diferença, vale a pena lembrar a necessidade urgente de começar já a pensar num código de trânsito para os passeios.

Resumo do Código do Passeio:

Art.1: O peão que se apresenta a outro peão pela direita tem sempre prioridade.
Art.5: O peão perde a prioridade perante um automóvel, mesmo que este se apresente pela esquerda.
Art.14: É proibido a um automóvel estacionar a menos de 2 milímetros de uma porta ou portão.
Art.37: É proibido ao peão que se desloca no passeio subir para cima de um automóvel estacionado a 2 milímetros de uma porta ou portão.
Art.52: O peão deve pedir autorização a um automóvel sempre que desejar mudar de passeio.
Art.76: O peão ligeiro deve recolher os ombros ao cruzar-se com um pesado.
Art.93: O peão atropelado por um automóvel deve evitar derramar muito sangue sobre a calçada do passeio.
Art.115: O peão alcoolizado é inibido de caminhar por um período de 2 a 5 horas.
Art.735: A obtenção de licença de peão é seguida de um período probatório de cinco anos. A prática de uma infracção grave implica a perda do direito de locomoção em público.

ONDE ACABA A LIBERDADE

Tive informação pela comunicação social de que um (até recentemente jovem) político português, ao fazer-se deslocar numa das principais artérias da cidade de Lisboa ao volante de um automóvel de grande cilindrada (um *jaguar* de raça, segundo creio), em claro excesso de velocidade, teria embatido contra a traseira de outro automóvel desfazendo-o inelutavelmente. Graças à minha disponibilidade para percorrer os olhos pelo lixo cósmico, pude ler nos jornais e revistas nacionais diversas opiniões, interpretações, análises, especulações sobre o dito desastre e dito político, as suas ligações institucionais, a propriedade do automóvel. E também sobre a ironia de certas coincidências que teriam levado à Av. Fontes Pereira de Melo, num momento político particluarmente carregado de significado, um conjunto de conhecidos intervenientes e as histórias públicas nas quais eles representam enigmáticos dramas perante nós, humildes e transcientes cidadãos-espectadores.
O que não li, o que não ouvi, o que não apercebi, nas duas semanas transcorridas desde que o desastre foi tornado público, foi um qualquer comentário ao facto de o político, alegadamente estando "cheio de pressa" (segundo um jornal matutino), atravessar o centro de Lisboa em excesso de velocidade. Se o tempo e o espaço que me é aloteado neste suporte offsetográfico mo permitissem, poderia aduzir bastas razões para explicar tal perturbador silêncio e desinteresse colectivo. Mas não o vou fazer – por indisponibilidade fortuita e momentânea.
O que parece, e talvez seja, dolorosamente grave é a colectiva aceitação, *voire* aprovação, da suposta normalidade do acto de conduzir em excesso de velocidade no interior-centro da cidade, sobretudo quando o acto é prepertado por um político que tem frequentemente agitado, com frenesim, a bandeira da ética-rolo-compressor-da-política (uso o termo "dolorosamente" porque, tendo eu já sido vítima do excesso de velocidade de um veículo na estrada, tenho uma consciência aguda do desrespeito, do egoísmo e da incivilidade que estão implicados no voluntário e ilegal incomprimento dessa norma social do trânsito e regra jurídica do código da estrada).
Ironicamente, o referido político é (ou foi? Nunca sei) um magistrado da nação. É (ou foi? Não faço ideia) parlamentar na Assembleia da República - a estrutura legislativa do Largo das Cortes, onde se encontra dormente e esquecida uma petição popular intitulada "Pelo Fim da Guerra Civil nas Estradas Portuguesas" (alguém ainda se lembra desse patético *fait-divers* protagonizado por ingénuos bem-intencionados, entre os quais eu próprio?). Essa petição inédita a que poucos, excepto os seus dez mil subscritores, prestaram atenção, está – claro - a morrer dentro da funda gaveta etiquetada "incomodidades político-partidárias". Projecto didático, que procurava um mais directo relacionamento entre cidadãos e representantes parlamentares, a pequenina petição enfrenta solitária e desprotegida a oposição de quem, na A.R., tem hoje e teve ontem responsabilidades directas na transformação deste país no, a todos familiar, caos motorizado que atravessa um sistema rodoviário construído com as sobras da corrupção, e que irrompe fervilhante em urbes tornadas *Geenas* sociais, etológicas e ecológicas (parece que estou a sentir a petição a asfixiar dentro da gaveta - gaasp).
Suspeito que a razão dessa morte lenta tem algo que ver, directa ou indirectamente, com o desastre de que falo. Exemplo, como outros, de uma cultura da velocidade automóvel fomentada em grande medida pela classe política, o magistrado (ex-magistrado?) a que me refiro terá eventualmente uma sensibilidade reduzida a propostas de debate e questionamento sério da catastrófica realidade automotorizada (Santo António encontrou nos peixes plateia para o seu púlpito – teve mais sorte que os peticionários a que aludo). Conduzindo confortavelmente um automóvel topo (topo?) de gama disparado pelo centro da cidade, o político fez apenas aquilo que "toda a gente" faz: guiou em excesso de velocidade e, "por azar", colidiu (não tendo atropelado Santo António ou uma peixeira, dir-se-ia que teve sorte). Para ele foi um acidente de viação que causou um desastre político; para mim, tratou-se do

inverso.
A *Geena* é o nome do bíblico "lago [ou fornalha] de fogo e enxofre", onde "o verme não morre e o fogo não se extingue". Da Avenida da Liberdade poder-se-ia dizer que é um dos umbigos da *Geena* alfacinha. Aí, segundo sondagens informais realizadas nos primeiros dias de Fevereiro deste ano, a velocidade *média* automóvel é de 70 Km/hora, fora do período de hora de ponta. A velocidade máxima é frequentemente de 110 km/hora. Aí, também, é possível observar pacientes sub-cidadãos denominados "peões" esperando longos 5 minutos para poder atravessar o rio nas passadeiras (a 4 Km/hora e sem *airbag* ou barras de protecção lateral). E é por aí que, auto-confiantes e auto-motorizados, tais jaguares mostrando a sua raça, os grandes e os pequenos da nação rodo-lusa disparam os seus aceleradores na direcção da Avenida Fontes Pereira de Melo ou do Terreiro do Paço. Tal como a *Geena* é o retrato dos temores e terrores escatológicos judaico-cristãos, a Avenida da Liberdade é o espelho dos nossos pecados em termos de auto-desresponsabilização cívica e municipal (para os estrangeiros que por cá passam aterrorizados é *o* postal ilustrado do terror rodoviário).
A Avenida da Liberdade e os excessos dos jaguares parecem ser, tal *truemanshow*, uma normal, fatal e necessária consequência do euro-progresso. Permito-me, no entanto, reportar um segredo bem guardado pelos alienados do Hospital de Miguel Bombarda: a fatalidade é uma batata. Querendo, o presidente da edilidade poderia falar sobre o problema com o vereador adstrito ao pelouro do trânsito, o qual comunicaria ao director do departamento correspondente, e também ao comandante da divisão de trânsito da P.S.P., a necessidade de impôr o limite de 50 Km/hora como velocidade *máxima* (e de recomendar 30 Km/hora como velocidade *média*) na "primeira avenida do país". Entretanto, o responsável pelo sistema de regulação dos semáforos urbanos ordenaria a alteração dos tempos de espera e de passagem para os peões, nas passadeiras. O tempo estimado para este conjunto de decisões não ultrapassaria as sete horas. No dia seguinte à tomada de decisão inicial, já o trânsito teria entrado na normalidade e legalidade, e os jaguares já estariam a fazer as malas para tentar ir acelerar noutra cidade europeia (Estrasburgo, com um pouco de sorte).

FOGO À VISTA

Sou um míope envergonhado. Não quero reconhecer publicamente que a minha vista me trai, e por isso nunca uso óculos graduados. À distância que separa a minha varanda da ilha de Lançarete não consigo já distinguir um pelo sobre o crâneo farto de um ricalhaço retirado. Ou – sei lá - perceber se um táxi está ocupado ou livre, numa rua de Lisboa, a mais ou a menos de dez metros da minha frágil pessoa.

Dia sim, dia sim – em busca de transporte público, surpreendo-me a esbracejar ridiculamente para taxistas que irrompem no meu curto campo de visão e não se dignam (não têm tempo) parar delicadamente junto à berma para me indicar que o banco traseiro está a ser aquecido por um ou uma cliente afogueado/a. E, curiosamente, mal topo um táxi, vrruuummm, já ele praticamente desapareceu na linha do meu míope horizonte. Por vezes, faço – para mim – uma nota mental, que diz algo como: não, *mein Herr*, o/a cliente não consegue aquecer o banco traseiro, porque o táxi serpenteia pelo trânsito a uma velocidade demasiado elevada para que alguém se consiga manter convenientemente sentado no seu lugar.

Quando viajo de táxi, e quando – *par hasard* - consigo encontrar a mola do cinto de segurança afundada entre napas negras almofadadas, cinto-me e seguro-me a toda a saliência e pega, tão fortemente quanto Homero prendia aventureiros em mastros ou Hesíodo agrilhoava insolentes em rochedos. Mesmo assim, a minha cabeça balouça vertiginosamente ao ritmo das acelerações, travagens, piões e cavalinhos executadas com maestria pelos fogosos *fogareiros* voltejando o volante dos seus mercedes matrícula K (uff…, que saramega frase, quase tão boa como: “ela despiu a última peça de roupa íntima” - a pérola literária do nosso querido nobil).

Até ontem, não percebia por que razão o trânsito lisboeta é tão caótico, tão enervado e tenso. Mas um auto-denominado *fogareiro* (metáfora saramaica que conota um “taxista”), ex-bancário do Fonsecas & Burnay, e presentemente condutor não-encartado (quase nenhum taxista o é) da praça de Oeiras, explicou-me tudo. Iluminou-me. *At last.*

Pasme-se (é uma ordem, querida/o leitora/o). Na sua grande maioria, os condutores de táxi não têm ordenado: ganham à comissão. Recebem entre 30 a 35 por cento de cada mísera corrida de 370$00 (“deixe estar, está uma fila muito grande… eu prefiro ir a pé”). O resto, 65 a 70 por cento, é entregue ao patrão, à gasolineira e à empresa de Leasing que penhora o carro. Por isso, quanto mais depressa o táxi voar, quanto mais o pé do condutor pisar o acelerador, mais rapidamente o cliente é despachado e a luz amarelada no topo da capota acesa, tal novo isco de uma ingrata pescaria nas falésias do Cabo da Roca. Quanto mais corridas, mais tostões entram. A gasolina é paga pelo patrão, não pelo condutor - felizmente para o taxista-fogareiro, e muito infelizmente para quem vive o pesadelo do trânsito citadino e se sujeita a morrer atropelado sob os auspícios da estrela de três pontas que ornamenta geralmente o carro cor de caca turbo-diesel e taxímetro digitalizado.

Um taxista de Lisboa ganha em média, 3 a 4 mil escudos por dia – por turno, mais propriamente. Os cem contos servem, ao fim do mês, para equilibar as contas domésticas. Isto porque a grande maioria dos taxistas são-no em *part-time*. Fazem turnos diários, partilhando com outros sub-empregados o volante e o croché dos assentos de um mesmo espadão creme, antes ou depois das horas de expediente do seu primeiro emprego.

O resultado? Todos (Quantos?) o conhecemos. Os taxistas são responsáveis principais pelo estado de excesso de tensão, velocidade, poluição sonora, visual e olfativa do trânsito urbano. Responsáveis? Não. Responsável é quem não regula as condições de acesso à carta profissional, quem não revê as disposições legais dos contratos de trabalho nos vários auto-táxis e auto-coopes por aí disseminadas, e quem não fiscaliza tudo isso com um enorme chicote e uma doce cenoura. E responsáveis somos todos nós, que sofremos, quais timoratas *Justines*, os berros da Rádio-Capital em quadrifonia, as carantonhas façanhudas dos taxi-amadores, os mil atropelos aos nossos direitos de clientes, co-condutores e peões.

Há bem pouco tempo (foi há quinze minutos, creio), um fogareiro respondeu assim, assanhado, ao meu tímido pedido de moderação velocimétrica: "Então, não acha que eu tenho mais que fazer? Você não é o único cliente à espera!". Fiquei esclarecido, e pude comprovar a justeza da informação do ex-bancário de Oeiras. Eu precisava ser "despachado" porque havia por aí mais vítimas para fazer tilintar no banco traseiro.
E, *en passant* (como dizem os espanhois), fiquei a saber melhor de qual obscura região semântica vem o epíteto de "fogareiro": das mesmas profundezas de onde se origina o de "fitipaldi", "fangio", "lampião", "sub-cidadão" e "bin laden". Todas estas palavras vivem coladinhas às luzes verdes da capota dos táxis – aquelas que eu nunca consigo distinguir quando me abeiro das bermas à espera de ser pescado e "despachado" (*shaken, not stirred*).
Se eu tivesse 180.000 contos, punha os taxistas todos a servir na ilha de Lançanote.

IRONIAS CÍCLICAS

Ele há ironias macabras. Um dos organizadores da manifestação de bicicletistas que, reclamando o direito a uma cidade ciclável, atravessou Lisboa do Campo Grande ao Terreiro do Paço num domingo de Junho, foi morto quinze dias depois por um automobilista quando pedalava na Segunda Circular.
Ironias destas são-me familiares. Dois meses antes de um trágico desastre que sofri no IP5, abalroado por um camião TIR em excesso de velocidade, tinha, por encomenda, ilustrado um manual de segurança para camiões-cisterna. Dois meses antes do desastre desenhei em pormenor o comportamento de veículos pesados na estrada, os erros de condução, o que fazer em caso de choque e incêndio, etc..
O macabro das ironias não está no destino e nas suas coincidências. Está na reacção dos humanos a ele e elas. Dois meses depois do meu desastre, por uma improvável coincidência, o governo montou no IP5 uma operação policial de grande mediatismo (e legalidade incomprovada) chamada "Tolerância Zero – Segurança Máxima". As centenas de vítimas mortais do IP5 foram obliteradas da memória culpada dos portugueses, e os responsáveis morais do genocídio que se prolongou por dez anos, entre Aveiro e Vilar Formoso, puderam continuar a dormir descansados.
Dois meses depois da morte do "ciclista da Segunda Circular", o faro eleitoral de João Soares despoletou a operação "Lisboa Ciclável": aos domingos, os corredores centrais da Av. República e Av. Liberdade serão, a partir de Outubro, exclusivamente destinados ao trânsito ciclista (alguém espera engarrafamentos?). Em nome do ciclo-turismo de fim-de-semana, calam-se as vozes da dissenção – a élite - sem que os automobilistas – o povo – sejam perturbados no olímpico disfrute do seu *nécessaire* de quatro rodas diárias.
Espera o gormando edil que os votos chovam das duas cornucópias. E, entrentanto, é branqueada a responsabilidade de quem contribuíu para transformar Lisboa num caos de trânsito, onde os carros se badalam como células enlouquecidas pela fervura do dia-a-dia massacrando os peões até no *safe haven* das passadeiras. Com ironias destas, quem precisa do destino?

Anexo: Cicloturismos

Há uma semana, Lisboa NÃO parou por causa de uma prova de ciclismo. O trânsito automóvel, e apenas este, foi fortemente restringido em Lisboa, por uma vez sem exemplo. Em Londres, acontece doze vezes por ano, devido ao "Stop the Streets", a gigantesca manifestação mensal a favor da expansão das vias cicláveis.
Muitos automobilistas lisboetas que, num ameno dia de verão, não quiseram prescindir da sua viatura queixaram-se do incómodo causado por ciclistas, e a comunicação social fez-se eco dessas queixas. É pena que automobilistas, jornalistas e políticos tenham perdido uma excelente oportunidade para reflectir sobre o problema do trânsito automóvel urbano e sobre as alternativas cicláveis numa cidade na sua maior parte plana e com bom clima. Eu, que já não uso automóvel há um ano e não morri mais por causa disso, não tive razão para me queixar, por uma vez na semana passada. Mas queixo-me todos os dias porque tenho de prescindir da minha bicicleta devido ao incómodo trânsito automóvel.

MATEM-ME, POR FAVOR

Do alto deste parágrafo avisto três simpáticos leitores de visita a esta página perdida nas traseiras do jornal.

Bom dia, três leitores. Já vos tinha visto antes, enquanto escrevia a página e meia de banalidades que me dispunha a enviar por intermédio do sistema de correio electrónico para a redacção do jornal. Mas, entretanto, o carteiro tocou à minha porta para me entregar - irónica coincidência - duas cartas que eu esperava e temia há algum tempo.

Uma das cartas provinha do Ministério Público. Informava-me que um motorista de veículos pesados que, acelerando perigosamente no IP5, matou a minha descendência, iria ser apenas acusado de "prática de ofensas corporais". Quanto à profundidade da responsabilização criminal de condutores sanguinários pela justiça portuguesa, fiquei completamente esclarecido.

Abri depois a outra carta, porventura mais indigesta que a primeira. Informava-me que a companhia seguradora contratante da responsabilidade civil do mesmo motorista decidiu atribuir uma compensação em escudos pelas consequências mortais do acto do motorista. "Que fazer?", pensei eu enquanto imaginava um maço de notas de conto a queimar-me as mãos e a alma.

Eu tenho-me por uma pessoa sofrivelmente optimista e resignada com o inferno que compartilho com os meus contemporâneos conterrâneos. Mas, por causa do gosto amarguíssimo destas duas cartas, e correndo o risco de incomodar os meus três leitores ocasionais, decidi não enviar para publicação nesta página o texto bem-humorado e sobre-adjectivado que tinha preparado para esta semana.

Achei preferível declarar que me sinto mal por ter sido duplamente violentado, hoje de manhã. De tal modo que tenho receio de vir a perder a vontade de rir com as piadas e armadilhas do Destino.

De repente, ali estava, preto no branco, a confirmação de que o Portugal dos meus concidadãos considera tão normal o crime nas estradas que chega a aceitar que o infanticídio possa ser qualificado como ofensa corporal. Também de repente, o mesmo Portugal propõe-se, por via de uma companhia de seguros, convencer-me que a dor e a tragédia pessoal são medíveis e compensáveis - em escudos.

Estas duas cartas vieram, claro, apenas confirmar aquilo que eu já sabia, há muito. Isto é, que os meus conterrâneos se dispõem a pagar anualmente elevadas apólices de seguro automóvel para poderem delegar nas seguradoras parte da sua própria responsabilidade cívica. Podem assim continuar a acelerar criminalmente sobre a vida dos outros - certos da cumplicidade da polícia, do ministério público, dos advogados e dos juízes, que não criminalizam o genocídio rodoviário português.

Aos meus três leitores (esperem aí, não se vão já embora) gostava de fazer um pedido.

Tenho, há já algum tempo, a sensação de que há uma conspiração dos condutores portugueses para me atropelar. Surpreendi já várias tentativas de assassínio, seja ao atravessar as ruas nas passadeiras, seja ao andar pela rua porque um qualquer cúmplice colocou previamente um carro a toda a largura do passeio.

Na esperança de que pelo menos um dos meus três leitores tenha um carro (porque há um carro para cada três portugueses), venho então propor o seguinte:

Porque é melhor acabar com a coisa de uma vez por todas, e porque sempre é melhor morrer às mãos de um leitor amigo que de um qualquer condutor desconhecido, comunico que, no dia 16 de Novembro, às 16.03, irei atravessar, como peão, a Av. das Forças Armadas, na segunda passadeira a seguir ao Largo de Entrecampos, na direcção Sul-Norte. Peço ao meu leitor-condutor que acelere bem na subida e que, ao ver-me (trarei uma corda ao pescoço), não hesite e me atropele. Certifique-se, por favor, que eu fico mesmo morto, porque não me

apetece ficar paraplégico, a beber soro por uma palhinha até ao dia em que a máquina se desligue.
Depois, reúna-se com os outros dois leitores e beba um copo em minha memória, antes de os conduzir para casa, em contra-mão.
Só me está a fazer um favor, acredite.

UM CARRO AGRADECIDO

Estimadíssimo Auto-Presidente da Câmara,
Sou um carro branco, com 3 volumes, nascido em Turim em Março de 1997, nacionalizado português. Tenho portas e janelas de fecho automático, tecto de abrir e auto-rádio. Sofro de um chassis empenado devido a um embate recente, causado por um outro carro que, inexplicavelmente, parou à minha frente antes de uma passadeira para peões.
Venho por este meio solicitar encarecidamente a V. Exa. que ordene à eliminação imediata das passadeiras e dos passeios para peões na cidade a cujos destinos preside, devido aos incómodos que elas trazem a uma eficaz e segura fluidez do tráfego automóvel.
Quero sublinhar, no entanto, que compreendo e agradeço o esforço louvável que V. Exa. e a equipa que o acompanha (em particular as vereações do trânsito e dos espaços verdes) tem demonstrado no melhoramento das condições de acesso dos automóveis a um cada vez maior número de locais da cidade, bem como a abertura de novos e inquestionavelmente necessários parques de estacionamento, e ainda a inauguração de mais vias de acesso à carcassa histórica da cidade.
Gostaria, ainda assim, de manifestar a minha preocupação pelo facto de obscuros interesses pretenderem limitar ou restringir o livre acesso automóvel, em certas zonas antigas da cidade, assim como o estacionamento sobre o passeio. Estou esperançado que tal não passe de uma vocalização engenhosa com o intuito de calar idealistas perigosos, ignorantes em relação aos nossos verdadeiros anseios. Felizmente V. Exa. já demonstrou bem saber fazê-lo magistralmente, quando, à boca das urnas da sua última eleição para a Assembleia da República onde não pode exercer devido à sua devotada dedicação à edilidade, propôs criar um corredor para bicicletas na Av. da República entre as 14.00 e as 16.00 horas de todos os primeiros domingos de cada mês. Confesso que, na altura, me afligi por um momento. Mas, conhecendo V. Exa., estou certo que, como no passado, tudo fará para garantir a defesa dos nossos mútuos interesses automóveis.
Como automóvel familiar, habito a periferia. Tenho especial vocação para me deslocar ao centro da cidade, através das muitas vias rápidas que V. Exa. teve a feliz iniciativa de promover e multiplicar, numa escala que causa natural inveja aos seus eméritos antecessores. Compreendo e agradeço que V. Exa., com a activa colaboração da administração central, tenha assumido com coragem e frontalidade a óbvia necessidade de despovoamento do centro urbano. A notícia do encerramento e do despovoamento de escolas caducas e sem condições são estimulantes sinais para todos nós, automóveis da periferia necessitando mais espaço para circulação e parqueamento. Sabemos todos estar esses espaços muitas vezes ilegitimamente ocupados por infra-estruturas sem qualidade, como escolas, prédios para habitação (tantas vezes sem quaisquer condições de higene), zonas ajardinadas (por vezes até com plantas!), etc.
Preocupa-me, como imagino que preocupe V. Exa., que supostos arautos da "sociedade civil", burgueses diletantes e irrealistas, estejam actualmente clamando pela "pedonalização" (a ideia até me causa arrepios no capot). Fala-se mesmo da intenção, altamente prejudicial, de criar ruas totalmente pedonais não apenas no espaço da Baixa Pombalina mas ramificando-se para outros locais. Estas intenções são preocupantes porque, a serem postas em prática (vade retro), dificultariam o natural e desejado acesso automóvel aos parques de estacionamento subterrâneos que V. Exa., com indiscutível visão de futuro, implementou (adoro a palavra) no Martim Moniz, Praça da Figueira e Largo Camões, e que vêm complementar o renovado Parque dos Restauradores – uma densidade moderna, quase americana, que aponta para os 150 metros lineares entre parques subterrâneos.
Estimo desnecessário alertar V. Exa. para a ameaça ao exercício da liberdade automóvel que seria a pedonalização total do eixo R. das Portas de Santo Antão - R. de São Sebastião da

Pedreira, do eixo R. de São Paulo até ao Largo do Conde Barão, da Calçada do Combro até ao Palácio de São Bento, ou ainda do eixo R. dos Bacalhoeiros até à Madre de Deus. Mas para obviar a estas irresponsáveis elocubrações, venho requerer a V. Exa. que, em complemento à urgente eliminação total de passadeiras e passeios, tudo faça para conseguir o aceleramento das obras do túnel rodoviário em construção sob a Praça do Comércio, assim como de todas as obras públicas que possam tornar irreversível uma indesejável invasão do centro da cidade por peões, ou até por indivíduos dispostos a habitá-lo (vade retro).
Estendendo a toda a equipa que coajudva V. Exa. na sua digníssima tarefa os meus entusiásticos cumprimentos, peço humildemente Deferimento.

Ass: *um Carro Agradecido*

Nota
Devido ao facto de muitas das árvores da cidade albergarem ninhos de pássaros produtores de excrementos ácidos que corroem a nossa pintura exterior, solicito também a V. Exa. o imediato arranque de todo o arvoredo em zona urbana.

A LUTA À LA CARTE

"Toda a gente sabe que" a **CML** é a Câmara da Morte de Lisboa – que é a "solução final" da cidade e seus habitantes. Os munícipes vêem na CML, com os seus tentaculares departamentos e os seus ventosos funcionários, parte do problema de Lisboa e não parte da sua solução. Por isso, uma endoscopia dissectorial impõe-se com urgência. Por mim, enviava a CML numa maca "em observação" para a administração hospitalar portuguesa. Se não morria da doença, talvez morresse da cura.

Tudo estaria bem para o Cândido que há em cada um de nós, não fora o cancro tumescente que lhe rói, e a nós, o estômago e o âmago. O cancro, minhas senhoras, está identificado e tem nome: chama-se VT (a abreviatura pós-moderna da "Vereação do Trânsito"), e tem uma metástase pustulenta designada DT ("Departamento de Tráfego"). Asseguram-me as altas patentes da medicina legal que é este cancro que espalha sobre nós a tumefacção da Vida-Urbana-Que-Temos. A VT-DT é letal, contagiosa, e de rápida necrose. O quadro clínico da Lisboa afectada pela VT-DT é menos animador que o de Pinochet, Yeltsin e a Aldeia de Ébola juntos. Há que extirpá-lo, secá-lo, irradiá-lo, quimioterá-lo. Já.

A VT-DT é o inimigo do lisboeta, é o inimigo a abater – custe o que custar. Nesta questão, há que ser determinado e proceder como Theodore Kadzinski recomenda: "A destruição [da VT-DT] deverá ser o **único** objectivo dos revolucionários, até à sua ruína completa. Outros objectivos desviariam a atenção e a energia do alvo principal".

A VT-DT emitiu, há 10 anos, uma recomendação assassina: o estacionamento automóvel passaria a ser tolerado nos passeios da cidade de Lisboa. Foi permitido e legitimado o crime. "Porque razão?" pergunta-se a menina. A resposta está à vista: desde há 5 anos, a VT-DT tem comido o que resta de passeios de convívio pedonal, para dar lugar a estacionamentos automóveis, que, sem que a VT-DT tivesse permitido a ilegalidade em primeiro lugar, nunca teriam visto a luz do dia. Numa das únicas zonas de facto residenciais de Lisboa, as Avenidas Novas, a VT-DT veio dar o golpe de misericórdia ao corpo tornado jazente pelas mãos e pés da Grande Bactéria (o "Pelouro da Construção"): transformou as placas centrais – sim, as mesmas que em Barcelona servem como vias cicláveis – em estacionamentos automóveis, para encher de rebuçados o papo da EMEL ("É Mel"?).

E agora?

Há uma via, uma solução guerrilheira que nos pode transformar, a nós munícipes acossados, em lutadores chechenos de sucesso contra os arrogantes e descontrolados exércitos de funcionários e "responsáveis" que corporizam o cancro da VT-DT. A solução está na **BAP**.

A **BAP** ("Bomba Atómica dos Pobres") é simples, mas mortífera: é constituída por uma caneta, por um suporte de fixação de escrita, um selo em vigor, e um envelope devidamente endereçado (isto é, nunca apenas a um departamento, mas pelo menos a dois, e de preferência três). O Manual de Instruções chama-se "Código de Procedimento Administrativo", o qual, devido ao zelo maximalista do legislador, tudo prevê, e pode por isso, bem usado, gangrenar totalmente o funcionamento da (má) administração da VT-DT. Eu confesso que o uso regularmente, e por isso já consegui algumas pequenas vitórias: em frente a minha casa, os passeios perdidos há dez anos estão a ser repostos, aos bocadinhos – enquanto ouço os dentes da "Vereação do Trânsito" a ranger de cólera. Pequeno milagre que me consola da miséria infernal a que a VT-DT nos condena, caros co-munícipes, é o facto de ter conseguido eliminar, com a ajuda de um bem colocado Abaixo-Assinado, toda uma faixa de trânsito.

Até que cada co-peão veja reconhecido o seu direito a um metro de passeio, a **Luta Continua**!

MAIS UM METRO DE PASSEIO

Todo o habitante das grandes cidades em Portugal, com idade igual ou inferior a 20 anos, nasceu para uma realidade urbana deplorável. Não tem memória ou conhecimento do que é usufruir como peão a via pública sem se sentir um sub-cidadão, um ser marginalizado pelo trânsito automóvel e pela forma execrável como as administrações camarárias (e em particular, as vereações do trânsito) gerem o espaço público em que se move diariamente.
A posse e usufruto de veículos automóveis privados em meio urbano é ainda hoje confundida com a vontade de expressão de uma cidadania privilegiada. Esta confusão lógica, que tem como corolário a ideia americana, absurda e maligna, de que o automóvel é O meio ideal de afirmação de estatuto socio-económico e "decorrentemente" de liberdade cívica, é uma falácia socialmente partilhada, e continuamente promovida por interesses obscuros e iníquos. Neste caldo de visões idiotas sobre o papel do automóvel como alicerce de cidadania e como veículo de afirmação estatutária, a pedonagem (concebida como um estado de miséria social a que por vezes nem o automobilista está imune) não é um direito, um prazer, um privilégio, mas apenas resultado da condenação à ostracização e à marginalidade social.
As câmaras municipais, e os munícipes com elas, vêem o peão como uma espécie a abater. Um mero pária numa sociedade de castas em que a posse e uso do automóvel estabelece os limites inferiores da socialidade – sem carro é-se menos que nada, é-se purgável vestígio de ruralidade e retardamento num país que se quer moderno e auto-móvel, com a viva força de um provincianismo imbecil.
Ora bolas, direi eu. Não é assim, nem tem de ser assim. Será talvez mesmo o contrário: tal como se resigna a guiar quem não pode ter *chauffeur*, anda de carro quem não consegue andar a pé. Num mundo com-senso, ser peão deveria ser o maior dos privilégios do cidadão em meio urbano, mas infelizmente essa condição é aquela que poucos atingem e ainda menos reclamam.
Não esqueçamos que as vereações do trânsito das câmaras municipais deste país são directamente responsáveis por este paradoxal estado de miséria urbana. Tomem-se três exemplos práticos:
Largura de passeios: os passeios são por cá sempre reduzidos, ao ponto de ser negada frequentemente qualquer espécie de sociabilidade; dois peões só em certas zonas, e a custo, conseguem passear a par nos passeios portugueses.
Sinalização luminosa: nunca os temporizadores dos semáforos são regulados em função do tráfego pedonal mas sim do trânsito automóvel; é o fluxo de automóveis que importa regular, nunca o conforto dos peões.
Transitabilidade nas áreas pedonais: não só a obscena e criminosa presença de automóveis sobre os passeios, mas a sua ocupação com toda a espécie de sinais de trânsito mal colocados, de Mupis, de candeeiros, de caixas de electricidade e outras, são contínuos e inaceitáveis obstáculos ao tráfego pedonal.
Isto acontece e acontece e acontece apenas porque os "cidadãos" preferem queixar-se para as paredes a exercer os seus direitos cívicos. E, no entanto, é possível resolver questões destas utilizando mecanismos simples ao dispôr de quem sabe escrever ou de quem conheça alguém que saiba escrever uma carta, e se disponha a gastar 52$00 num selo de correio. Basta para tal enviar um requerimento ao presidente da câmara municipal da zona (com cópias de conhecimento, claro, para o presidente da assembleia municipal e para a junta de freguesia). Mais ou menos assim:
Exmo. Senhor Presidente da Câmara: O cidadão XXX, portador do BI nº XXX (eles gostam muito desta parte), morador em XXX, por ter como peão um interesse legítimo na melhoria das condições de pedonagem e da qualidade da vida urbana na cidade de XXX, vem requerer a) o imediato aumento do passeio da rua XXX em pelo menos um metro; b) a imediata

alteração do temporizador do semáforo localizado em XXX para mais confortável travessia de peões; c) a remoção do Mupi colocado em XXX (escolher o que se aplica, não paga mais por dois requerimentos do que paga por um: isto é, o papel, o envelope e o selo de correio).
Pede Deferimento (data e assinatura).
É fácil, é barato e dá resultados, de forma exponencial. Experimente, se é cidadão.

PERIFERIA DA PERIFERIA

Lisboa é hoje uma cidade profundamente doente. Em consequência de um planeamento brutalista e irreflectido e de uma expansão descoordenada, conjugados com a manutenção de um corpo de leis do arrendamento iníquas, a carcaça histórica da cidade apresenta infecções e ferimentos intoleráveis. O tecido do centro urbano é rasgado por insanas vias rápidas, congestionadas por um vergonhoso excesso de automóveis privados, verdadeiros virus letais. Neste meio hostil, o peão é um ser marginalizado, o transporte público é um escolho, e a cidadania uma palavra a abater.

Que estranhas concepções planificadoras e que enigmáticas visões urbanísticas dominam as mentes dessa espécie inefável e nunca responsabilizada designada de "entidades competentes", "responsáveis" pela gestão de Lisboa? Segundo estas mentes, o despovoamento residencial e a degradação do parque imobiliário da cidade, bem como a incontrolável invasão diária das áreas públicas por exércitos de enormes baratas metálicas a que nos habituámos a chamar de "carros", são "não-preocupações". Isto é, são factos consumados tomados displicentemente como irreversíveis que por tal não admitem resolução nem sequer um esforço de questionamento. Os grandes investimentos públicos e privados são destinados a alimentar o cancerígeno *lobby* que conhecemos sob o intitulado de "construção civil e obras públicas". À recuperação da arquitectura urbana e à revalorização da vida social do interior da cidade, prefere-se – sem justificação substancial – um sistemático e excessivo investimento em projectos suburbanísticos de ridícula grandiosidade.

Os mais chocantes exemplos recentes serão porventura os do Alto do Lumiar e do Parque das Nações. São projectos suburbanistas cuja centralidade enquanto objectos de planeamento urbano utopista denota uma curiosa preversão: eles evidenciam como para os planeadores, o centro histórico, sociológico, simbólico e financeiro de Lisboa não passa de uma entidade a periferializar. Ao desinvestir na conservação das características patrimoniais e sociais da Lisboa-centro, ao aceitar como intratável a sua doença, os planeadores voltam-lhe as costas para dedicarem uma delicada e onanista atenção a paraísos suburbanos, utopias de pacotilha traçadas com régua e esquadro onde o "peão é rei".

Neste sentido, a concepção do monstruoso apeadeiro que conhecemos como a "Gare Oriente" é um dos mais evidentes sintomas de como é macabra a perversão "planificadora" das "entidades competentes". Uma "Gare Central" ferroviária, nos espaços generosos do antigo apeadeiro do Rego, junto à Cinco de Outubro, onde confluiriam as linhas de Cascais, de Sintra-Cacém, do Norte e da Margem-Sul, seria imprescindível para oferecer aos utentes, de modo coordenado, um transporte público de qualidade. Mas, ao investimento na construção desta "Gare Central" preferiu-se, por razões que só a especulação imobiliária e comercial conhecerá bem, investir excessivos recursos financeiros no gigantismo inconsequente do apeadeiro "Gare Oriente". Para alimentar a gula dos empreiteiros de obras públicas, legitimaram-se assim duas obras violentadoras do núcleo histórico de Lisboa: a "consequente" construção de um túnel para o metropolitano sob a Praça do Comércio que, a pretexto da ligação entre o apeadeiro "Gare Oriente" e a estação do Cais do Sodré, está a ferir de morte o património arquitectónico da Baixa pombalina (por secagem e apodrecimento das xilo-estruturas dos prédios setecentistas), e a "futura" construção de um previsto túnel rodoviário paralelo ao primeiro, para ligação entre duas periferias (Marvila e Linha de Cascais), através do núcleo histórico.

Para a estranha cabeça das "entidades competentes", o antigo centro de Lisboa parece não passar de um incómodo obstáculo ao progresso desenvolvimentista dos novos centros periféricos. Por imposição brutalista das "autoridades" e por uma indesculpável passividade de cidadãos-que-não-sabem-que-o-são, Lisboa deixou de ser uma cidade onde seja aprazível viver, onde se preservem e desenvolvam hábitos de sociabilidade e de cultura urbanos.

Tornou-se periferia de si mesma, e um miserável local onde os cidadãos não vivem, mas apenas sobrevivem, suportando agressões múltiplas, e resignando-se enfadadamente. Lisboa está doente porque a cidadania está moribunda.
As "entidades competentes" transmitem subliminarmente aos cidadãos de Lisboa um molde mental preverso: veiculam a ideia de que a situação de degradação do tecido urbano do centro de Lisboa é hoje irreversível devido a anteriores políticas de facto consumado. Mas estas "irreversibilidades" são TODAS questionáveis. O desinvestimento no centro urbano de Lisboa, a degradação do seu parque residencial, a destruição da sociabilidade em locais públicos devida à omnipresença e à omnipotência do automóvel privado, o desmantelamento do transporte colectivo e pedonal, são tendências em si reversíveis. Não é sequer necessário ser futurólogo para prever que o futuro de Lisboa, a médio prazo, não contempla a presença maciça de automóveis privados, que o seu centro histórico será objecto de patrimonialização, e que os presentes investimentos em novos "centros" periféricos onde a retórica da pedonalização da via pública impera, reverterão numa futura tendência para a valorização da vivência e fruição do antigo "centro", hoje periferializado.
Os cidadãos e as "entidades competentes" têm por isso, hoje, uma responsabilidade tremenda, que afecta a sua dignidade perante a memória futura dos seus descendentes: a de decidir da urgência da inevitável mudança e inversão da situação actual. Ou é privilegiada uma mudança lenta e irreflectida, feita de inércias e cedência às conjunturas político-partidárias que provocam a tentação de novos erros urbanísticos de elevados custos sociais, económicos e ambientais, ou se busca uma mudança rápida e de planificação participada pela população. Neste sentido, o modo como será planeado, coordenado, e vivido o dia 22 de Setembro próximo - dia sem automóveis na cidade - será determinante como momento simbólico de inversão de uma tendência suicidária colectiva que está a levar Lisboa a "bater no fundo".

ON EST SNOB ET C'EST BON

Seria complicado, em espaço tão exíguo, explicar como se pode ser primeiro ministro dinamarquês e guiar uma bicicleta para o emprego. Ou como os jaguares são os automóveis dos auto-promovidos jamaicanos passadores de droga, numa Londres em vias de ser declarada cidade-para-ciclistas. Seria também tarefa impossível mostrar como, ao contrário dos mitos das sete colinas, o novo centro de Lisboa (o eixo Av. Novas – Telheiras – Alvalade - Benfica) é plano e perfeitamente adequado para o ciclo-trânsito, não fossem as decisões catastróficas da edillidade em matéria de trânsito (em Lisboa, ao contrário de Copenhaga, costuma fazer sol – excelente complemento para o uso da bicicleta ou motorizada).

Gostaria ainda assim de propor para reflexão (a ninguém, eu sei – trata-se de uma frase feita) os seguintes dados – baseados numa rápida análise de um conjunto de casos recentemente revelados: se o leitor cioso do seu pé-de-meia tomar a iniciativa de comparar o dinheiro que dispende a comprar e a manter um automóvel (incluindo custos de empate de capital, desvalorização anual, contrato de garantia, combustível, seguro de responsabilidade civil, revisões, reparações pontuais, e etecetera) com o dinheiro que dispenderia em transportes públicos urbanos e interurbanos (incluindo o valor mínimo de 2.000$00 por dia em táxi, rent-a-car, bilhetes de autocarro e metro pré-comprados, e etecetera), constatará que a segunda modalidade, para além de menos lesiva do coração e do sistema nervoso, lhe pode fazer poupar qualquer coisita como 40 por cento do dinheiro desbaratado na primeira modalidade. Dito por outras palavas: o uso sistemático dos transportes públicos permite poupanças pessoais substantivas e é, indubitavelmente, muito mais confortável e relaxante.

As razões para este fenómeno são várias, mas uma merece especial atenção, porque é frequentemente esquecida pela investigação: quem adquire um automóvel está disposto a sacrificar quantias significativas do seu mensal pecúlio para fazer uma utilização raramente superior, em média, a 5 por cento do total de horas diárias - ou seja, paga muito dinheiro (pelo nariz, diz-se na Britânia) para ter o carro parado e inutilizado durante a maior parte do tempo da sua "vida útil". Não conta também o custo escondido do trabalho não remunerado implícito na actividade de condução e parqueamento do carro, bem como desvaloriza os efeitos que a condução no trânsito denso têm no seu bem-estar físico, psíquico e emocional. Ao contrário, ao pagar um táxi para se deslocar sempre que lhe for necessário, não paga mais do que uma infinitésima parte do empate de capital, seguro, manutenção e combustível (porque os partilha com uma multidão de co-utilizadores). Poupa tanto por este meio que se pode dar ao pequeno luxo de ser conduzido por um *chaufeur* (melhor seria que ele fosse sempre profissional – mas não haverá nunca perfeição no mundo, snif).

Os administradores e accionistas dos bancos portugueses esfregam as mãos de scroogiana alegria porque os "indicadores apontam" para a duplicação do parque automóvel em Lisboa, num futuro de curto a médio prazo. Temem, claro, os riscos de uma deflação progressiva (é mau sinal quando a EDP baixa o preço da energia eléctrica sem ter melhorado sensivelmente a qualidade da sua gestão) e tremem perante qualquer borbulhar no preço do petróleo. Mas daquilo de que estão absolutamente seguros é da continuada burrice e terceiro-mundista consumismo de uma nação tornada "mercado" de produtos automóveis.

Suspeito, ainda assim, que os banqueiros morreriam de susto se, em concertação estratégica com as directivas do Banco de Portugal para estancar a hemorregia das poupanças causada pela febre consumista e o endividamento, os cidadãos portugueses mostrassem saber que o uso indiscriminado do automóvel privado é um atentado contra a cidadania, causa de problemas de saúde graves (aumento da tendência para o sedentarismo, para o desleixo físico, para o aumento da tensão arterial, etc.). Seria até superiormente interessante se, neste país, se tornasse evidente que a posse de um automóvel não é actualmente um "indicador" de um estatuto social e económico elevado – de *diferenciação*, diria um sociólogo francês cujo nome

prometi não revelar – mas de dependência acéfala e acrítica de estratégias comerciais financeiras multinacionais para as quais os interesses e o bem-estar social de um país nadissimamente interessam.

Como na canção de um jazzista francês cujo nome prometi não revelar, sinto-me *snob* e *diferenciado* por ter descoberto um meio eficaz de viver saudável e despreocupadamente – sem automóvel. Tão financeiramente saudável e tão psicologicamente despreocupado que me ofereci (a mim próprio, claro) uma viagem de quatro meses pela Etiópia, a dorso de burro. Espero que, quando regressar daquele paraíso rodoviário, os meus conterrâneos e contemporâneos tenham encontrado solução para o caos do trânsito nacional. *Dehna senbët. Mehedea nö!*

POSFÁCIO

As páginas que precedem constituem um diagnóstico algo impressionista, e certamente debatível, de um país que se perdeu um dia nas teias do "progresso". São páginas que dão conta de uma imensa insatisfação pessoal, mas também de uma paradoxal congratulação, perante o retrato de um país automobilizado (mas não *auto-mobilizado*), e submetido a uma generalizada mentalidade inconscientemente criminal.

Eu e o leitor existimos hoje como parte de um colectivo nacional que foi subitamente colonizado por modelos de desenvolvimento importados sem que tivesse criado em devido tempo capacidade crítica para a eles reagir. E tanto eu como o leitor temos um conhecimento mútuo mínimo da existência de elevados ideais, igualmente importados ou importáveis, de equilíbrio social, cultural e tecnológico. Constrangidos pelas nefastas consequências de modelos de desenvolvimento que nos subjugam, é inevitável – mais cedo ou mais tarde – vir a recusá-los, anseando pela realização de ideais que nos redimam das mil asneiras praticadas, e de nos curar da doença do "progresso" tal como ela se manifesta nas mentes, nas estradas e nos passeios portugueses. E no entanto de nada valeria pretender a esses ideais sem sofrer, na carne, os efeitos de um previamente desejado"progresso".

A minha congratulação é de natureza cínica. Prevejo que o remédio colectivo será tomado, e que a situação actual se modificará, indubitavelmente. A incivilidade bárbara que faz do automóvel um instrumento de abuso de poder, de destruição violenta do direito dos cidadãos a uma vida decente, ou simplesmente à vida, tem os dias contados (embora não os saibamos contar, de forma precisa). Será inevitavelmente reconhecido, num futuro mais ou menos próximo, o estado de espírito criminal que se insinuou, se disseminou e se generalizou a uma fatia substancial da população automobilista portuguesa. Sei que o meu diagnóstico, apesar de impressionista, está correcto. Sei que luto por uma terapia assente no reconhecimento colectivo de uma doença. Mas, ainda assim, eu sei que, lutando por um futuro indefinido que vem aí, inexoravelmente, eu o temo tanto como ao instalado presente. E sei também que gostarei tanto ou tão pouco de viver no futuro que ajudo a construir, como no presente que ajudei antes a destruir.

Quanto à minha insatisfação, ela advém de uma pergunta que eu reconheço como não tendo resposta. Se a degradação do sistema de relacionamento social no trânsito rodoviário e na organização da vida urbana são evidências para as quais há no entanto remédio eficaz e já testado, porque motivo nos sentimos obrigados a beber o cálice até à última gota? A minha insatisfação advém do facto de não estar certo que o sacrifício de vidas inocentes seja um imperativo para a mudança. Mas, porque estou mal, quero essa mudança. Quero alguma paz.